

Marine-Rundschau



20. Jahrgang 2. Teil

1909

E. S. MITTLER & SOHN, BERLIN.



Marine-Rundschau

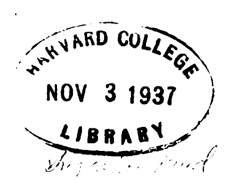
Zwanzigster Jahrgang, II. Teil

Juli bis Dezember 1909 (Hefte 7 bis 12)



Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1909
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71


HARVARD COLLEGE
NOV 3 1937
LIBRARY



Inhaltsverzeichnis

des

Jahrganges 1909, II. Teil (Hefte 7 bis 12)

der

„Marine-Rundschau".

Aufsätze und Abhandlungen.

Rundschau in allen Marinen.

Verschiedenes.

Verschiedenes.

Zeitschriftenschau.

Titelbilder.



Marine-Rundschau, Jahrgang 1909.

Namen- und Sachregister.

C.

D.

E.

F.

K.

L.

N.

O.

P.

Verzeichnis der im Jahre 1909 besprochenen Bücher.*)

Marine und Heerwesen, Etatswesen, Organisation, Verwaltung.

Ahr: Kriegswesen und Volkswirtschaft der Großmächte während der letzten 30 Jahre, IV, 500. — Alten, v.: Handbuch für Heer und Flotte, I, 135; IV, 498. — Altrock, v.: Truppenführung, XII, 1448. — Armee-Rangliste für 1909, X, 1177. — Balincourt, de: Les flottes de combat en 1909, V, 634; Rasplata, III, 379. — Beamten-Besoldungen, XII, 1444. — Befehlstechnik bei den höheren Kommandobehörden, VI, 762. — Bernhardi, v.: Gedanken zur Neugestaltung des Kavallerie-Reglements, III, 376. — Bodart: Militär-historisches Kriegs-Lexikon (1618 bis 1905), VI, 763. — Boysen: Die Ausbildung des Infanteristen im Exerzieren, XII, 1444; Gefechtsausbildung des Schützen, XII, 1444. — Brassey's Naval annual 1909, VI, 728. — Buhrke: Militär- und Reichsbeamten-Hinterbliebenengesetz vom 17. Mai 1907, II, 249. — Burgoyne: Navy League Annual 1908/09, I, 126. — Carlowitz-Maxen, v.: Einteilung und Dislokation der französischen Armee und Flotte, desgleichen der russischen Armee und Flotte, XI, 1313. — Chaumet: La crise navale, II, 249. — Damboer: Sammlung von kleineren Übungen und Aufgaben, sowie Gesichtspunkten dazu für Gefecht und Felddienst der Infanterie, XII, 1444. — Delbrück: Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte, XII, 1446. — Descovich: Sind Schlachtschiffe größten Tonnengehalts auch ökonomisch? I, 127. — Demar: Is Invasion impossible? V, 634. — Dick: Leitfaden der Seemannschaft, IV, 497. — Dienstalters-Liste der Offiziere der Königl. Preuß. Armee und des XIII. Armeekorps 1908/09, I, 131; XI, 1302. — Dietz: Disziplinarstrafordnung für das Heer vom 31. Oktober 1872, XI, 1306; Militärstrafrechtspflege im Sinne der Kriminalstatistik für das deutsche Heer und die Kaiserliche Marine, VIII/IX, 1035. — Dislokationskarte der russischen Armee im europäischen Reichsteile, III, 378. — Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg, I, 132; VII, 897. — Endres: Deutsche Wehrverfassung, I, 133. — Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts, VIII/IX, 1034. — Erdmann: Unter deutscher Kriegsflagge, XII, 1453. — Estorff: Das Gefecht, XI, 1309; Taktische Lehren aus dem russisch-japanischen Feldkriege, V, 634. — Falkenhausen, Frhr. v.: Der große Krieg der Jetztzeit, I, 132. — Foß: Marine-Kunde, I, 125. — François, v.: Feldverpflegungsdienst bei den höheren Kommandobehörden, VI, 762; Der Verpflegungsoffizier, X, 1180. — Französische Armee, Die, X, 1178. — Freytag-Loringhoven, Frhr. v.: Die Heerführung Napoleons in ihrer Bedeutung für unsere Zeit, XII, 1447. — Friedag: Führer durch Heer und Flotte, II, 254; XI, 1302. — Frisch: Lesebuch für Soldaten und solche, die es werden wollen, XII, 1459. — Frobenius: Kriegsgeschichtliche Beispiele des Festungskrieges aus dem deutsch-französischen Kriege 1870/71, VI, 763. — Griepenkerl: Taktische Unterrichtsbriefe, VI, 763. — Gründel: Rüstzeug für den Unterführer der Infanterie, XI, 1312. — Hammermeister: Kommunalverwaltungsdienst, I, 132; XII, 1444. — Hammerstein-Gesmold, Frhr. v.: Die rumänische Armee, VII, 898. — Heere und Flotten aller Staaten der Erde, XI, 1313. — Hindorf: Die Gefechtsausbildung der Kompagnie, VI, 762. — Holtz: Wandtafeln für den Unterricht des Soldaten, X, 1179. — Hoppenstedt: Sind wir kriegsfertig? XII, 1447; Schlacht der Zukunft, 2. Aufl., XII, 1448; Taktische Besprechungen im Gelände, XII, 1459. — Hummel: Taschenbuch für den Train- und Verpflegungsoffizier, XI, 1312. — Immanuel: Handbuch der Taktik, 2. Aufl., XII, 1447; Handbuch für den Truppenführer, XI, 1309; Taktische Aufgaben für Übungen und Kriegsspiel, VI, 763; Was man von der französischen Armee wissen muß, VI, 764. — Janson, v.: Der Überfall über See als Feldzugseinleitung, VI, 759. — Kneuer: Hilfsbuch im Felde, III, 378. — Krafft: Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1909 für die Kriegsakademie, VII, 898; Nachtübungen der Infanterie, XII, 1444. — Kriegsflotte, Die, I, 126. — Kriegsmarine, Die, Großbritanniens (Sonderabdruck aus Streffleurs „Militärische Zeitschrift"), I, 126. — Kutzen: Anleitung zur Anfertigung von Krokis, Skizzen und Erkundungsberichten, III, 378. — Lanessan, de: Le bilan de notre marine, 1909, VI, 758. — Liebels Armee-Einteilung, VI, 761. — Lignitz, v.: Der japanisch-russische Krieg, 2. Teil, VII, 897. — v. Loebells Jahresberichte über das Heer- und Kriegswesen, V, 627. — Marine-Rangliste für 1909, X, 1177; XII, 1444. — Marine-Taschenbuch, II, 248. — Markus: Unsere Kriegsflotte, wie sie sein soll und wie sie ist, XII, 1459. — Mein künftiger Beruf, VIII/IX, 1033. — Meyer: Grundzüge der deutschen Militärverwaltung, I, 132. — Mohr: Ausbildung unserer Unterführer für den Kriegsbedarf, 1909, VI, 762; XI, 1309. — Nauticus 1909, VII, 881. — Navy League Annual 1909/10, XII, 1445. — Neeser: Statistical

*) Die römischen Zahlen geben die Nummer des Heftes, die arabischen Ziffern die Seite an.



and chronological history of the United States Navy, XI, 1278. — 1912? Armate la marina, VII, 891. — Pelet-Narbonne, v.: Erzieher des preußischen Heeres, X, 1178. — Pfäffle: Die Erziehung zum Volksheer, VI, 761. — Plüddemann: Deutscher Flottenkalender 1910, XII, 1454. — Preußische Besoldungsordnung, VIII/IX, 1034. — Rabenau, v.: Die deutsche Land- und Seemacht und die Berufspflichten des Offiziers, V, 627. — Randwig: Aufgaben für den Unterricht in der Befestigungslehre, VI, 762 — Rassows Tabellen „Deutschlands Seemacht", II, 247. — Rennenkampf, v.: Der zwanzigtägige Kampf meines Detachements in der Schlacht von Mukden, VII, 897. — Reventlow, Graf zu: Die deutsche Flotte einst und jetzt, III, 378. — Rücker: Die praktische Ausbildung und Schulung der Kompagnie, VI, 762. — Scheidel: Taschenbuch für Oberleutnants und Leutnants aller Waffen, VI, 764. — Schlegel und Trahndorf: Deutsche Macht zur See, IV, 502. — Schloß: Die Wahrheit über die neuen österreich-ungarischen Schlachtschiffe, I, 127; Wem sind die österreich-ungarischen Seeinteressen anvertraut? VIII/IX, 1030. — Schlott: Die Disziplinarstrafordnung für das Heer, XI, 1302. — Schwarz, v., und Romanowski: Die Verteidigung von Port Arthur, XII, 1446. — Séménoff: Sur le chemin du Sacrifice, IV, 502. — Spohn: Die allgemeinen Dienstverhältnisse der Offiziere des Beurlaubtenstandes für Heer und Marine, XI, 1302. — Standorte, Die, des deutschen Reichsheeres, XII, 1460. — Stavenhagen: Der gleislose Kraftwagen in militärischer Beleuchtung, II, 250. — Stenzel: Seekriegsgeschichte, 2. Teil, XII, 1444. — Streffleurs Militärische Zeitschrift 1909, Märzheft, X, 1179. — Taschen-Rangliste der nicht zum Gardekorps gehörigen Militärbehörden und Institute der Garnison Berlin, XI, 1312. — Tätigkeit der deutschen Pioniere in China 1900/01. „Mitteilungen des Ingenieur-Komitees", Heft 45, I, 131. — Teutsch-Lerchenfeld: Deutschland zur See, II, 248. — Trotha, v.: Ausbildung unserer Unterführer für den Kriegsbedarf, VI, 762; XI, 1309. — Unger, v.: Vom militärischen Stil, 2. Aufl.; XI, 1312. — Unteroffizier-Kalender für 1909/10, III, 379; XII, 1444. — Unteroffizier-Unterricht, VI, 762. — Urkundliche Beiträge und Forschungen zur Geschichte des preußischen Heeres, Heft 14/15, Band III, XII, 1459. — Verdy du Vernois: Grenzdetachements, III, 379; Studien über den Krieg, 3. Teil: Strategie, 8. Heft: Moltkes Ansichten über den strategischen Aufmarsch, V, 627. — Weyer: Taschenbuch der Kriegsflotten, II, 247.

Schiffbau, Maschinenbau, Turbinen, Kessel.

Dannenbaum: Die Dampfmaschine und ihre Steuerung, XII, 1454. — Deinlein: Zur Dampfturbinentheorie, X, 1173. — Fitger: Ein Jahrzehnt in Schiffbau, Reederei und Seeschiffahrt, VI, 755. — Flamm: Die Schiffsschraube und ihre Wirkung auf das Wasser, X, 1174. — Förster: Die Technik der Weltschiffahrt, IV, 501. — Fortschritte des deutschen Schiffbaus, XI, 1304. — Herner: Entwurf und Einrichtung von Handelsschiffen, VIII/IX, 1035. — Jahrbuch der schiffbautechnischen Gesellschaft, 10. Band 1909, IV, 499. — Jauch et Masméjean: Chaudières marines et accessoires, X, 1173. — Krainer: Die Entwicklung der Schiffsmaschine, XI, 1308. — Lienau: „Berlin", Fracht- und Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd, XI, 1311. — Ludwig und Lindner: Taschenbuch für Schiffsingenieure und Seemaschinisten, VI, 755. — Murath: Der Begriff des wesentlichen Bestandteils und die Frage seiner Anwendung auf Fabrik und Maschinen, II, 251. — Reiniger: Schiffsmaschinen-Reparaturen, XI, 1307. — Schwarz: Entwicklung des Kriegschiffbaues, XII, 1459. — Vater: Neuere Fortschritte auf dem Gebiete der Wärmekraftmaschinen, XI, 1307. — Wegner v. Dallwitz: Verbrennungs-Gasturbine oder Explosions-Gasturbine? VI, 755.

Docks, Kanäle, Werften, Häfen, Verkehrswesen.

Andrée: Statik des Kranbaues, X, 1174. — Geitel: Siegeslauf der Technik, VII, 899; XII, 1460. — Gennerich: Die Flüsse Deutschlands, III, 375. — Hennig: Bahnen des Weltverkehrs, XI, 1306.

Artillerie, Panzer, Pulver, Munition, Torpedo- und Minenwesen.

Bothmer: Versuche mit neuen Kornformen, X, 1179. — Fleck: Maschinengewehre, ihre Technik und Taktik, I, 134. — Günther: Allgemeine Geschichte der Handfeuerwaffen, XII, 1446. — Guttmann: Zwanzig Jahre Fortschritte in Explosivstoffen, V, 634. — Kast: Anleitung zur chemischen und physikalischen Untersuchung der Spreng- und Zündstoffe, II, 253. — Kedesky: Die Sprengstoffe, VI, 756. — Pistole 08, Die, Beschreibung, Behandlung und Gebrauch, VIII/IX, 1034 — Riedinger: Über die Wirkung moderner Projektile, VI, 756. — Roßkoten: Die heutige Feldartillerie, VII, 897. — Rusch: Nitropulver und Ammonpulver als Treibpulver, VI, 755. — Sabudski: Untersuchungen über die Bewegung der Langgeschosse, XI, 1312. — Uhl: Der innere Dienst des Geschütz- und Wagenführers der Feldartillerie, V, 634 — Villar, F.: Artilharia de desembarque, X, 1177. — Weiß: Waffenkunde, III. Teil, I, 134. — Wernigk: Taschenbuch für die Feldartillerie, XI, 1302. — Wille: Waffenlehre, VII, 898; Zur Frage des Schrapnells mit Langgeschoßfüllung, IV, 502. — Wittmer: Die Torpedowaffe, VIII/IX, 1034.

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Herzog: Die Praxis der Transportversicherung, VI, 764. — Fritsch: Der Festungskrieg, VI, 763. — Stavenhagen: Die Küstenbefestigungen der außerdeutschen Seemächte, XII, 1447.

Elektrizität, Telegraphie.

Haimovici: Der Eisenbetonbau, XII, 1457. — Mayer: Heizung und Lüftung, XII, 1457. — Nairz: Die Radiotelegraphie, VI, 754. — Pirner: Magnetismus und Induktionselektrizität, XII, 1454. — Riemenschneider: Experimentierbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, II, 254. — Schneeli: Radiotelegraphie und Völkerrecht, II, 250. — Thurn: Seekabel, VI, 752. — Wernicke: Elektrotechnische Messungen und Meßinstrumente, II, 254. — Zenneck: Leitfaden der drahtlosen Telegraphie, VI, 754.

See-, Kriegs- und Seestraßenrecht.

Endres: Die völkerrechtlichen Grundsätze der Kriegführung zu Lande und zur See, VII, 895. — Marstrand-Mecklenburg: Das japanische Prisenrecht in seiner Anwendung im russisch-japanischen Kriege, II, 246. — Niemeyer: Prinzipien des Seekriegsrechts, VII, 895. — Zeller: Das Seerecht von Oléron, VII, 900.

Staatsrecht, Volks- und Weltwirtschaft, Politik.

Bleibtreu: Deutschland und England, VIII/IX, 1029. — Brooks: Amerikas ökonomische Vormacht, VI, 761. — Engelhardt: Welt- und Staatskunde, XI, 1302. — Halle, von: Die Weltwirtschaft, II, 247; VIII/IX, 1030. — Schubart: Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates, X, 1180. — Sieveking: Die Kernpunkte der Reichsfinanzreform, VI, 760. — Steinmann-Bucher: 350 Milliarden deutsches Volksvermögen, VI, 760. — Stengel, v.: Weltstaat und Friedensproblem, XI, 1305. — Voelcker: Die deutsche Volkswirtschaft im Kriegsfall, X, 1177. — Warburg und van Someren-Brand: Kulturpflanzen der Weltwirtschaft, II, 251. — Wolf: Die Reichsfinanzreform und ihr Zusammenhang mit Deutschlands Volks- und Weltwirtschaft, VI, 760.

Gesundheitswesen.

Alsberg: Militäruntauglichkeit und Großstadteinfluß, VIII/IX, 1033. — Brenning und Oppenheimer: Der Schiffsarzt, VII, 900. — Chastang: L'oreille et la détonation, VIII/IX, 1032. — Fürst: Der Arzt, XII, 1454. — Lösener: Die Trinkwasserversorgung der Truppe, III, 377. — Lutte contre l'alcoolisme aux Colonies, XII, 1454. — Nocht: Tropenhygiene, III, 377. — Okuniewski: Ärztliche Erfahrungen aus dem russisch-japanischen Kriege zur See, II, 249. — Roth: Sehproben nach Snellens Prinzip, VII, 899. — Schmidt: Über die hygienische Bewertung verschiedenartiger Kleidung bei intensiver Sonnenstrahlung, VII, 900. — Stilling: Pseudo-isochromatische Tafeln zur Prüfung des Farbensinnes, VII, 899. — Verhandlungen der Deutschen Tropenmedizinischen Gesellschaft, XII, 1455.

Navigation, Mathematik, Naturwissenschaft, Photographie.

Ball: Altitude tables, X, 1172. — Bolte: Nautische Bibliothek, 7. Band, IV, 501. — Breusings Steuermannskunst, IV, 500. — Doležal: Internationales Archiv für Photogrammetrie, VIII/IX, 1031. — Ducrot: Mémento sur la boussole marine, XI, 1313. — Förster: Über Zeitmessung und Zeitregelung, VIII/IX, 1031. — Frech: Aus der Vorzeit der Erde, 2. Aufl., XII, 1458. — Harting: Optisches Hilfsbuch für Photographierende, VII, 902. — Hiebel: Seezeichen, Leuchtfeuer und Schallsignale des Atlantischen Ozeans, III, 372. — Horsley Hinton: Künstlerische Landschaftsphotographie, XI, 1308. — Institut für Meereskunde, Sammlung volkstümlicher Vorträge, VII, 902. — Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen (Pola), X, 1172. — Kaßner: Das Reich der Wolken, VIII/IX, 1031. — König: Das Arbeiten mit farbenempfindlichen Platten, VII, 902. — Loescher: Deutscher Camera-Almanach, I, 133. — Marcuse, Astronomische Ortsbestimmung im Ballon, VI, 752. — Mecking: Das Eis des Meeres, XI, 1308. — Nelting: Der nautisch-astronomische und Universal-Rechenstab, VIII/IX, 1031. — Neumayer, v.: Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen, X, 1172. — Ottmann: Der Amateurphotograph auf Reisen, VII, 902. — Seeversicherungsbedingungen, Allgemeine, von 1910, X, 1172. — Segelhandbuch für das Mittelmeer, IV. Teil: Griechenland und Kreta, X, 1173; für das Ostchinesische Meer, X, 1173; für den Irischen Kanal, X, 1173; für die Faröer, VI, 764; für die Nordsee, I. Teil, 2 Heft: Das Skagerrak, XI, 1306; für die Südküste Islands und den Bristol-Kanal, IV, 501; für die Westküste Frankreichs, XI, 1306; für die Westküste Irlands, VI, 764. — Stück: Vierstellige logarithmische und trigonometrische Tafeln, VI, 753. — Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere, VI, 764. — Vogel: Taschenbuch der Photographie, XI, 1308. — Wentzel und Paech: Photographisches Reisehandbuch, VII, 902.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Fiebiger: Die Beurteilung unserer Marktfische, XII, 1455. — Grotewold: Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee, I, 134. — Lübbert: Die deutsche Hochseefischerei, XI, 1308.

Yacht- und Sportwesen, Luftschiffahrt.

Bröckelmann: Wir Luftschiffer, X, 1171. — Feldhaus: Luftfahrten einst und jetzt, I, 129. — Moedebeck: Fliegende Menschen, XI, 1307. — Möller: Der Vorturner, XI, 1302. — Müller: Der Fechtlehrer, XII, 1448. — Nimführ: Die Luftschiffahrt, X, 1171. — Rost: Flugapparate, X, 1171. — Schröer und v. Ziegler: Übungen, Spiele, Wettkämpfe, XI, 1302.

Kolonialpolitik, Kolonialwirtschaft.

Brose: Die deutsche Kolonialliteratur im Jahre 1907, X, 1177. — Dernburg: Südwestafrikanische Eindrücke, III, 376. — Eine Reise durch die deutschen Kolonien, XII, 1453. — Kaufmann: Auswärtige Gewalt und Kolonialgewalt in den Vereinigten Staaten von Amerika, VII, 895. — Klössel: Kleinsiedlung, VII, 901. — Kolonialgesetzgebung, Die deutsche, II, 248. — Kuhn, Schwabe und Fock: Taschenbuch für Südwestafrika, I, 130. — Külz: Deutsch-Südafrika im 25. Jahre deutscher Schutzherrschaft, XI, 1308. — Leßner: Was müssen wir von unseren Kolonien wissen? VII, 896 — Rathgen: Beamtentum und Kolonialunterricht, X, 1180. — Rohrbach: Aus Südwestafrikas schweren Tagen, XII, 1456; Deutsch-chinesische Studien, XII, 1449. — Samassa: Die Besiedlung Deutsch-Ostafrikas, VI, 757. — Schneider: Jahrbuch über die deutschen Kolonien, X, 1180. — Schönhärl: Volkskundliches aus Togo, VII, 898. — Seiner: Die wirtschaftsgeographischen und politischen Verhältnisse des Caprivi-Zipfels, XI, 1309. — Sembritzki: Kamerun, V, 627. — Vallentin: In Brasilien, XII, 1450.

Reisewerke, Geographie, Geschichte, Karten.

Adolf Friedrich Herzog zu Mecklenburg: Ins innerste Afrika, XII, 1448. — Ägypten, Unter- und Oberägypten, Obernubien und Sudan, X, 1179. — Alberti-Sittenfeld: Die Eroberung der Erde, III, 373. — Bayer: Mit dem Hauptquartier in Südwestafrika, II, 251. — Bertolini: Balkan-Bilder, VIII/IX, 1029. — Bibliothek wertvoller Memoiren, Bd. 7, V, 633. — Bitterauf: Friedrich der Große, IV, 503. — Blume, v.: Kaiser Wilhelm der Große und Roon, X, 1178. — Böhtlingk: Bismarck als Nationalökonom, Wirtschafts- und Sozialpolitiker, V, 632. — Brandt, v.: Aus dem Lande der lebenden Buddhas, V, 633. — Braunholtz: Erinnerungen aus dem indischen Aufstande 1857, XI, 1310. — Brückner: Eintritt der Slaven in die Weltgeschichte, VII, 894. — Cämmerer, v.: Geschichte des Frühjahrsfeldzuges 1813, VII, 897. — Carlyle, Th.: Friedrich der Große, II, 253. — Charmatz: Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1907, IV, 503; XII, 1457. — Croner: Bürgerkunde, XII, 1458. — Denecke: Geschichte der Königlich Preußischen Artillerie-Prüfungskommission, V, 626. — Eckert, Leitfaden der Handelsgeographie, I, 125. — Einhart: Deutsche Geschichte, X, 1176. — Filippi, de: Der Ruwenzori, VI, 760. — Fonck: Deutsch-Ostafrika, X, 1175. — Forschungsreise S. M. S. „Planet" 1906/07, VI, 757. — Friedensburg: Der Ausgang des Mittelalters, VII, 894. — Garibaldis Memoiren, XI, 1310. — Genthe: Samoa, V, 628. — Goltz, Frh. v. d.: Kriegsgeschichte Deutschlands im 19. Jahrhundert, XII, 1446. — Groll: Kartenkunde, VII, 896; VIII/X, 1036. — Gros: Briefe und Tagebuchblätter des Generals Charles Gordon of Khartum, II, 253. — Hahn: Varzin. Persönliche Erinnerungen an den Fürsten Otto v. Bismarck, XII, 1452. — Hamilton. Tagebuch eines Generalstabsoffiziers während des russisch-japanischen Krieges, XII, 1448. — Häpke: Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, III, 374. — Hearn: Kwaidan, seltsame Geschichten und Studien aus Japan, 1909, V, 630. — Hennig: Die Weltumsegelungsfahrten des Kapitäns James Cook, I, 127. — Herz: Das heutige Neuseeland, Land und Leute, V, 630. — Hohberg: Norge. Eine Nordlandfahrt, X, 1175. — Indien in Moll: Java, V, 630. — Inglis, Lady u. Mitchell: Erinnerungen aus dem indischen Aufstande 1857, XI, 1310. — Jaedicke: Königin Luise, V, 636. — Karow: Neun Jahre in marokkanischen Diensten, XI, 1305. — Kaufmann: Kaisertum und Papsttum bis zum Ende des 13. Jahrhunderts, VII, 894. — Kircheisen: Briefe Napoleon des Ersten, XI, 1309; XII, 1452. — Feldzugserinnerungen aus dem Kriegsjahre 1809, XI, 1310. — Memoiren aus dem spanischen Freiheitskampfe 1808/11, V, 633. — Klein-Hattingen: Napoleon der Erste, V, 629; XII, 1451. — Koenigsmarck, Graf: Die Engländer in Indien, V, 629. — Koeppen: Im Auto um die Welt, I, 128. — Kolbe: Schill und Lützow, V, 631. — Küchler: Wüstenritte und Vulkanbesteigungen auf Island, X, 1176. — Kutzen: Das deutsche Land, I, 124. — Lemke: Die Reisen des Venezianers Marco Polo im 13. Jahrhundert, II, 252. — Lenz: Monographien zur Weltgeschichte: Napoleon, III, 373. — Lohmeyer-Wislicenus: Auf weiter Fahrt, 6. Bd., XII, 1453. — Ludwig Amadeus v. Savoyen, Herzog der Abruzzen: Der Ruwenzori, VI, 760. — Maas: Großherzog Friedrich von Baden, III, 378. — Mahan: Die weiße Rasse und die Seeherrschaft, VII, 894. —

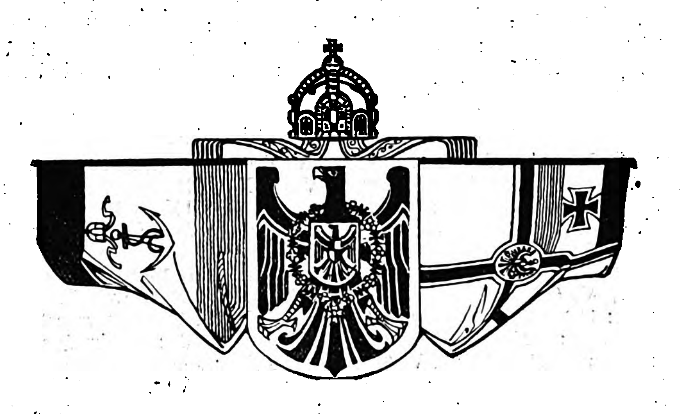
Marquardsen: Der Niger-Benuë, V, 628. — Mayer: Ägypten, VII, 898. — Meister: Der russisch-japanische Krieg, VI, 763. — Meyers Reisebücher: Ägypten, Obernubien und Sudan, X, 1179. — Mittnacht, Frhr. v.: Rückblicke, X, 1178. — Monographien zur Weltgeschichte: Friedrich der Große von W. Wiegand, XI, 1305. — Müller: Kriegerisches und Friedliches aus den Feldzügen 1864, 1866 u. 1870/71, XII, 1451. — Münsterberg: Aus Deutsch-Amerika, I, 128. — Opitz: Die Helden des Deutschtums, V, 631. — Peers: Deutsches Seebuch, I, 125. — Peez: England und der Kontinent, XI, 1286. — Poschinger: v. Bismarck und Jhering, V, 632. — Rehtwisch: Um Deutschlands Freiheit, V, 636. — Unser Kaiser, V, 636. — Röderer: Aus der Umgebung Bonapartes, Tagebuch, XII, 1451. — Rohrbach: Das politische Krisengebiet Europas, VII, 899. — Um Bagdad und Babylon, X, 1174. — Romberg, Sophie Schwerin, XII, 1452. — Ruhle: Deutsche Afrikareisende der Gegenwart, V, 628. — Salzer: Denkwürdigkeiten des Generals Friedrich v. Eisenhart, XII, 1452. — Schäfer: Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, III, 374. — Schmidt, v.: Erinnerungen, Die Rhein-Kampagne 1792 bis 1795, X, 1180. — Schubert, v.: Lebenserinnerungen, V, 631. — Schultze: Bibliothek merkwürdiger Reisen, V, 633. — Bibliothek wertvoller Memoiren, II, 252; XI, 1310. — Die Eroberung von Mexiko, II, 252. — Schwabe: Im deutschen Diamantenlande, XII, 1449. — Seelmann: Jakob Fugger, der König der mittelalterlichen Handelsherren, XII, 1457. — Seydlitz, v.: Handbuch der Geographie, I, 124. — Siösteen: Das moderne Belgien, XII, 1450. — Steiner: Der Tiroler Aufstand 1809, XI, 1311. — Tabellarische Reiseberichte nach den Schiffstagebüchern, VII, 902; VIII/IX, 1036. — Thirlmere: Kaiser Wilhelm II., VIII/IX, 1036. — Ullsteins Weltgeschichte: Das Mittelalter, VII, 894; XII, 1445. — Urkundliche Beiträge und Forschungen zur Geschichte des Preußischen Heeres, X, 1180. — Volz: Reiseerinnerungen aus Ostasien, Polynesien und Westafrika, X, 1175. — Wassiljew: Die Erschließung Chinas, XII, 1450. — Wätjen: Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtstellung, III, 374. — Weule: Wissenschaftliche Ergebnisse meiner ethnographischen Forschungsreise in den Südosten Deutsch-Ostafrikas, I, 129. — Wiegand: Friedrich der Große, XI, 1305. — Wislicenus: Deutschlands Seemacht sonst und jetzt, II, 246. — Wolff: Im malaiischen Urwald und Zinngebirge, XII, 1459. — Woltag: Eine Sommerfahrt in den Tropenwinter, VI, 759. — Zahn: Eine Ozeanfahrt, 1909, XI, 1308. — Zepelin, v.: Der ferne Osten, VI, 761. — Zimmermann: Durch Busch und Steppe, I, 130.

Schönwissenschaftliche Literatur.

Alexis: Die Hosen des Herrn v. Bredow, V, 636. — Baumberger: Im Fluge an südliche Gestade, I, 130. — Brachvogel: Narziß, VIII/IX, 1034. — Bret-Harte: Kalifornische Erzählungen, V, 636. — Chamisso: Peter Schlemihl, VIII/IX, 1034. — Cooper: Der letzte der Mohikaner, VIII/IX, 1034. — Dickens: Die Pickwickier, VIII/IX, 1034; Heimchen am Herd, VIII/IX, 1034. — Driant: Die Gefangenen des Meeres — sechs Tage im gesunkenen Unterseeboot. Ins Deutsche übertragen von Oberleutnant Hebler, XII, 1455. — Duschke: Marineleben in Scherz und Bild, V, 635. — Falkenhausen, Frhr. v.: Der große Krieg der Jetztzeit, VI, 756. — Freimut: Gedanken am Wege, VI, 759. — Fritz: Das moderne Volksbildungswesen, XII, 1457. — Geißler: Soldaten-Balladen, X, 1179. — Gercke: Marine-Humoresken, XI, 1311. — Gerstäcker: Das sonderbare Duell, V, 636. — Graeser: Kurze Freud, langes Leid, V, 636. — Grillparzer: Kloster von Sandomir; Der arme Spielmann, VIII/IX, 1034. — Gutzkow: Der Königsleutnant; Zopf und Schwert; Uriel Acosta; Das Urbild des Tartüffe, VIII/IX, 1034. — Hackländer: Wachtstubenabenteuer (Meyers Volksbücher), X, 1179. — Haeckel: Aus Insulinde, 2. Aufl., V, 629. — Hearn: Kyushu, Träume und Studien aus dem neuen Japan, V, 630. — Hearne: Der Luftkrieg, IV, 499. — Jürgens: Das Rätsel der Hasenhaide, VIII/IX, 1034. — Klaß: Der gute Kamerad, I, 134. — Kleist: Michael Kohlhaas, V, 636. — Leutwein: „Du weitest deine Brust, der Blick wird freier“, VI, 760. — Liesegang: Rheinische Hausbücherei, III, 379. — Lion: Das Pfadfinderbuch, VII, 901. — Marryat: Ansiedler in Kanada, VIII/IX, 1034. — Meine Dienstzeit. Erinnerungen aus meinem Soldatenleben, XII, 1457. — Meister: Marine-Jahrbuch für Deutschlands Jugend, 2. Jahrg., III, 377. — Meyers Volksbücher, VIII/IX, 1034; X, 1179. — Pistorius: Das Volk steht auf! 1813, I, 133. — Rehtwisch: Soldatenbücherei, I, 133; VII, 896; VIII/IX, 1034. — Retsiem: Mit Schiller durch das Jahr, III, 377. — Reuter: Schurr-Murr, VIII/IX, 1034. — Roosevelt: Als Cowboy unter Cowboys, III, 376. — Roß: Die Sprache des Meeres in Bild, Wort und Ton, II, 255; Seemannstrost, II, 255. — Soldatenbücherei, V, 636. — Ular und Insabato: Der erlöschende Halbmond, III, 375. — Vaterländisches Lieder- und Balladenbuch, V, 636. — Volksabende, III, 378. — Wagk: Die deutschen Sitten und Bräuche, VIII/IX, 1034. — Zimmer: Meyers Volksbücher, X, 1179.

Verschiedenes.

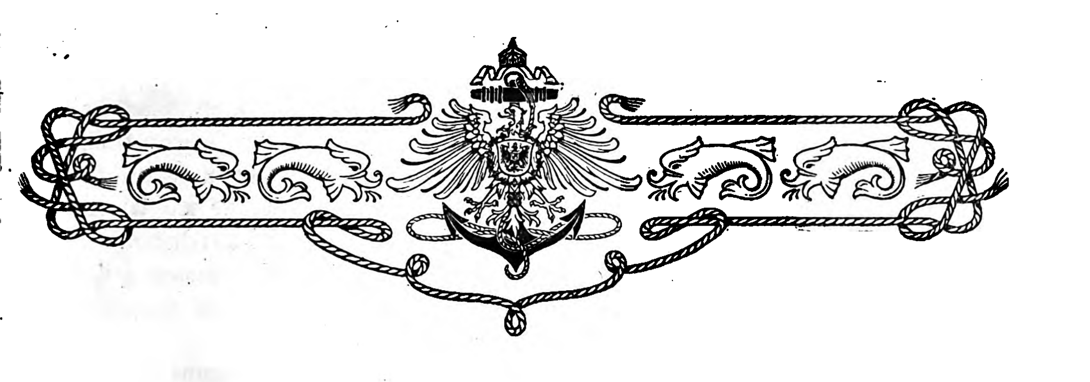
Altenstein, v.: Der Offizierbursche, X, 1179. — Arbeiterwohlfahrt beim Kaiser Wilhelm-Kanal, XII, 1458. — Barth und Ackermann: Schüler- und Lehrerfahrten nach der Wasserkante, X, 1176. — Doflein: Die Trypanosomen, V, 635. — Don Alfonso von Bourbon und





Phot. Ferd. Urbahns.

Großadmiral v. Koester.



Zum 21. Juni 1909.

Am 21. Juni 1909 feierte Großadmiral v. Koester den Tag, an dem er vor 50 Jahren als Kadett=Aspirant in die damals Königlich Preußische Marine eintrat.

Nachdem er als Kadett=Aspirant, Volontär=Kadett und Seekadett auf einer großen Anzahl von Schiffen, darunter „Amazone", „Hela", „Gefion", „Niobe" und „Arcona", gefahren und 1864 die Offiziersprüfung auf der Seekadettenschule zu Berlin abgelegt hatte, kam er, am 19. Juli 1864 zum Unterleutnant zur See befördert, als Wachoffizier auf die Glattdeckskorvette „Viktoria", auf der er am Kriege von 1864 teilnahm. Die erste Kommandantenstellung bekleidete er als Leutnant zur See für kurze Zeit auf dem Kanonenboot „Camaeleon" im Jahre 1868. Am 25. Januar 1870 zum Kapitänleutnant befördert, wurde er 1874 Kommandant der Brigg „Undine", die damals im Atlantischen Ozean und in den Amerikanischen Gewässern kreuzte. In den Jahren 1877 auf dem Kadettenschulschiff „Niobe" und 1878 bis 1880 auf der Gedeckten Korvette „Prinz Adalbert" nahm er als Korvettenkapitän und I. Offizier dieser Schiffe teil an der ersten fachmännischen Ausbildung Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen und an dessen erster Weltreise. 1880 in den Admiralstab versetzt, begann er 1881 bis 1882 als Chef des Stabes des Übungsgeschwaders seine Tätigkeit auf dem Gebiete der praktischen Flottenführung, die später sein eigentliches Lebenswerk bilden sollte. Im Alter von 37 Jahren erhielt er seine Beförderung zum Kapitän zur See und war als solcher 2 Jahre hindurch Chef des Stabes der Admiralität unter General v. Caprivi, dann von 1887 bis 1889 Oberwerftdirektor der Werft zu Kiel. Als Kontreadmiral — welchen Rang er am 1. April 1889, also mit 45 Jahren, erreichte — bekleidete er von 1889 bis 1893 die Stellung des Direktors des Allgemeinen Marinedepartements im Reichs=Marine=Amt. Dieses Kommando erlitt im Jahre 1891 eine 8monatige Unterbrechung, während welcher Kontreadmiral Koester zum ersten Male die Führung eines Verbandes übernahm, und zwar heißte er als Chef des Übungsgeschwaders seine Flagge auf S. M. S. „Kaiser".

Als Vizeadmiral und Geschwaderchef, als Admiral und General-Inspekteur der Marine und schließlich als Großadmiral und Flottenchef in den Jahren 1892 bis 1906 ist sein ganzes dienstliches Leben mit nur kurzen Unterbrechungen der praktischen Durchbildung unserer heranwachsenden Flotte gewidmet gewesen und mit ihrer Entwicklung zu einer kriegsbrauchbaren, schlagfertigen Waffe aufs engste verknüpft.

Auf diese seine Tätigkeit als erster Führer und praktischer Lehrmeister unserer aktiven Schlachtflotte sei wegen ihrer hohen Bedeutung für die innere Ausgestaltung unserer Wehrmacht zur See hier etwas näher eingegangen.

Als Geschwaderchef war er berufen, ein neues Exerzier-Reglement praktisch zu erproben und in den Geschwaderdienst einzuführen, dessen Entstehung die Marine unserem jetzigen Staatssekretär, Admiral v. Tirpitz, verdankt und das, zum ersten Male über den Rahmen einer rein formaltaktischen Vorschrift für ein Geschwader von acht Schiffen hinausgehend, die Aufgaben der Verbandsführung von größeren Gesichtspunkten aus behandelte und die Mittel schuf, Schiffe, Geschwader und Verbände von Geschwadern in allen Lagen des Krieges und des Friedens sicher zu handhaben. Diese Aufgabe hat Großadmiral v. Koester mit der ihm eigenen tatkräftigen Energie und mit bewundernswertem Geschick gelöst. Seinem großen Führertalent gelang es im Laufe eines einzigen Übungsjahres, das neue Reglement in dem ihm unterstellten Geschwader zum Allgemeingut des Offizierkorps zu machen und zugleich den überzeugenden Nachweis zu führen, daß die neuen Vorschriften in ihren Grundzügen dem Gefechtszweck wie den Zwecken formaltaktischer Verbandsführung in jeder Hinsicht voll entsprachen.

Auf dieser Grundlage weiter bauend, hat es Großadmiral v. Koester in den folgenden Jahren unter schwierigen Verhältnissen, bei dem dauernden Wechsel infolge des Eintritts neuen Schiffsmaterials und des stetigen Anwachsens der Streitmacht zu einer vollwertigen Flotte in gleicher Weise verstanden, taktische Kenntnis und Erkenntnis von seiner Person auf den Geist seiner Unterführer und Kommandanten zu übertragen und in ihm weiter zu vertiefen und damit in den jungen Schlachtenkörper militärische Schulung und militärische Tradition zu gründen und auszubauen.

Die für einen Führer so wichtige erzieherische Tätigkeit, für die Großadmiral v. Koester eine ausgesprochene natürliche Begabung besitzt, stand bei ihm unter dem einen großen leitenden Gesichtspunkte der Vorbereitung auf den Ernstfall. Alle seine Kritiken, die er vor der Mannschaft abhielt, seine Besprechungen mit den Offizieren seines Verbandes gingen von diesem Gesichtspunkte aus und waren bis zum letzten Wort von dem Gedanken an die Aufgaben des Krieges erfüllt. Im einzelnen verfolgte er bei der militärischen und seemännischen Durchbildung des gesamten Personals in der Hauptsache zwei Ziele: Die Erziehung zur Selbständigkeit im Denken und Handeln, die im Frieden wie im Kriege unerläßliche Voraussetzung des Erfolges ist, und die Erziehung zur Gründlichkeit, die jeder Arbeit erst ihren vollen Wert verleiht.

Als Großadmiral v. Koester im Dezember 1906 in den Ruhestand trat, konnte er mit dem hohen Bewußtsein aus dem von ihm über alles geliebten Berufe scheiden, eine eherne, unerschütterliche Grundlage für die gesunde Weiterentwicklung unserer aktiven Schlachtflotte geschaffen zu haben.

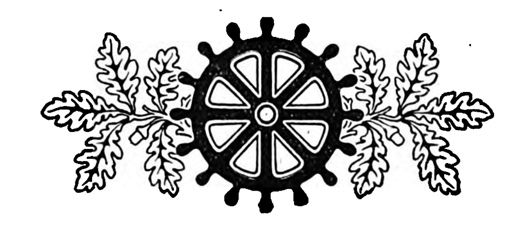
Sein arbeitsfreudiger Geist und der starke Zug seines Herzens litten jedoch keine untätige Ruhe. Im Jahre 1908 übernahm er das ihm angebotene Präsidium

des Deutschen Flottenvereins, ein Amt, das es ihm ermöglicht, die großen, unerläßlichen Aufgaben, deren praktischer Förderung bisher sein ganzes reiches Können gewidmet war, dem Verständnis des deutschen Volkes näher zu bringen und in diesem Sinne für die Erhaltung und Belebung des Flottengedankens in allen Gauen des Reiches seine ganze Persönlichkeit einzusetzen. Er hat es in kurzer Zeit vermocht, den ganz Deutschland umspannenden Verein nach den vorausgegangenen Krisen und Erschütterungen wieder zu gemeinsamem Wirken zu vereinigen.

Vom Beginn seiner verantwortungsreichen Tätigkeit als Flottenchef bis auf den heutigen Tag hat sich Großadmiral v. Koester des dauernden Vertrauens und der besonderen Huld Seiner Majestät des Kaisers erfreuen dürfen, der in Handschreiben und Kabinettsordres, vor allem aber durch seine Beförderung zum Großadmiral, durch die Verleihung des Schwarzen Adlerordens und des erblichen Adels und durch die Berufung in das Herrenhaus seinen hohen Verdiensten vollste Würdigung zuteil werden ließ.

Mit stolzer Freude kann Großadmiral v. Koester von der hohen Warte dieser Tage auf den Weg zurückblicken, den er, von der Natur mit seltenen und reichen Gaben ausgestattet, in treuer, unermüdlicher Arbeit im Dienste der Marine zurücklegte, getragen von der rückhaltlosen Verehrung und aufrichtigen Liebe seiner Untergebenen, denen er durch sein besonderes Wohlwollen auch persönlich nahe trat, gekrönt durch Erfolge, die ihm nicht nur die Anerkennung und den Dank seines Allerhöchsten Kriegsherrn, sondern auch der ganzen Marine und des Vaterlandes bis in ferne Zukunft sichern. Eine Zeit voller Mühen, aber darum köstlich.

Möge dem Jubilar noch manches Jahr in alter Tatkraft und Frische beschieden sein.



Die Schlacht von Gabbard Sand am 12. Juni 1653.

Von Dr. phil. F. Graefe.

(Mit 1 Skizze.)

Unter den großen Schlachten des ersten englisch-niederländischen Krieges (1652 bis 1654) nimmt die von Gabbard Sand am 12. Juni 1653 in strategischer und taktischer Hinsicht eine Sonderstellung ein. Während, abgesehen von dem ersten Zusammenstoß am 29. Mai 1652, die meisten früheren Schlachten dadurch herbeigeführt worden waren, daß die niederländische Kriegsflotte entweder die ihr anvertrauten Kauffahrer direkt gegen den englischen Angriff verteidigen*) oder ihnen zuerst den Weg frei machen mußte,**) waren am 12. Juni 1653 Engländer und Niederländer von der Absicht geleitet, durch die Niederkämpfung der feindlichen Schlachtflotte die Seeherrschaft zu erringen. Auf niederländischer Seite hatte bereits im Oktober 1652 Vizeadmiral Witte de With dieses Ziel zu erreichen gesucht,***) doch seine Hoffnung, Blake in den Downs zu überfallen und zu schlagen, war durch seine Niederlage von Kentish Knock (8. Oktober) zunichte gemacht worden. Nun aber gingen im Sommer 1653 auch die Engländer zur Offensive gegen die durch keine Handelsschiffe in ihren Bewegungen gehemmte niederländische Schlachtflotte über, die ebenfalls die Schlachtentscheidung wünschte. Zum ersten Male „bekannten sich beide Gegner zu dem strategischen Grundprinzip, daß der Kampf um die Seeherrschaft in der Schlacht das Entscheidende im Seekrieg sei".†) Für die Niederländer handelte es sich speziell darum, wenigstens die Herrschaft über die Nordsee zu behaupten, denn seitdem ihnen infolge der dreitägigen Schlacht vom 28. Februar bis 2. März 1653 der Weg durch den Kanal gesperrt war, blieb ihren Kauffahrern als einzige Route nach dem Westen der weite Umweg nördlich um Schottland übrig. Zum ersten Male standen einander fast die gesamten Seestreitkräfte der beiden Republiken gegenüber.††)

Von noch größerem Interesse ist der taktische Verlauf der Schlacht von Gabbard Sand selbst. Sie ist wiederholt als ein Markstein in der Geschichte der Seetaktik be-

---

*) Schlachten von Plymouth am 26. August 1652 und im Kanal vom 28. Februar bis 2. März 1653.

**) Schlacht von Dungeneß am 10. Dezember 1652; danach ist Rittmeyer: „Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung", Bd. I (1907), S. 232, Zeile 13 zu berichtigen.

***) Rittmeyer a. a. O., S. 232 f., und »The Cambridge Modern History«, IV (1907), S. 473 und 478.

†) v. Maltzahn: „Der Seekrieg" (1906), S. 31 f.

††) Rittmeyer, S. 220, und Laird Clowes: »The Royal Navy, a history from the earliest times to the present", Bd. II (1898), S. 186 f. Wenn Laird Clowes an derselben Stelle weiter sagt: Then, for the first time, were disadvantages, whether of convoy or of a hated commander (das bezieht sich auf den holländischen Vizeadmiral Witte de With, der am 8. Oktober 1652 kommandierte), absent from the Dutch, so ist das irrig, da schon bei Dungeneß die niederländische Schlachtflotte allein unter Führung des beliebten Tromp gegen die Engländer focht.

zeichnet worden, ohne daß indes in den früheren Darstellungen*) der wahre Hergang auch erkannt worden wäre. Noch Laird Clowes bedauerte, daß die Berichte über die Schlacht eine Reihe unvereinbarer Widersprüche aufwiesen und eine zusammenhängende Schilderung unmöglich machten. Neuerdings hat auch Kontreadmiral Rittmeyer**) diese Anschauung vertreten. Diese Klagen sind jedoch unberechtigt, denn bereits 1897 hat der englische Historiker Samuel Rawson Gardiner († 1902) in seiner „History of the Commonwealth and Protectorate“, Bd. II (London 1897), den tatsächlichen Verlauf des Kampfes ermittelt. Gardiner, der beste Kenner der Geschichte der englischen Republik, war dazu die berufenste Persönlichkeit; er beherrschte das gesamte Quellenmaterial, das er in den Publikationen der Navy Records Society zu veröffentlichen begonnen hat.***) Seine Untersuchungen, die Gründlichkeit der Forschung und Schärfe der Kritik vereinigten, haben die Überlieferung des ersten englisch-niederländischen Krieges von den vielfachen Entstellungen und Irrtümern, die in den älteren Werken mitgeschleppt wurden, gereinigt und die Grundlage für alle weitere Forschung geschaffen. Sein Geschichtswerk scheint aber nicht über den Kreis der Fachgelehrten hinausgedrungen zu sein. Im Anschluß an Gardiners Ausführungen sollen nun die Ereignisse vom 12. Juni 1653 eingehend besprochen werden.

Für die Darstellung der Schlacht kommen in erster Linie folgende Quellen in Betracht: Erstens der ausführliche Bericht der fünf niederländischen Admirale vom 21. Juni,†) der gedruckt ist in L. van Aitzema: „Saken van Staet en Oorlogh in ende omtrent de Vereenigde Nederlanden“, Bd. III (Haag 1669), S. 821 f.; zweitens der Brief von Moncks Schiffsprediger Richard Lyons, gedruckt in Granville Penn: „Memorials of the professional life and times of Admiral Sir William Penn“, Bd. I (London 1833), S. 496/7. Außerdem sind heranzuziehen: die Depesche Tromps vom 13. Juni, die sich findet in Aitzema a. a. O., S. 817, und in „Leven van Cornelis Tromp“ (Amsterdam 1692), S. 113; ferner der Bericht Moncks vom gleichen Datum in Penns Memorials (I., 491/2) und endlich das Journal des Vizeadmirals des Geschwaders der blauen Flagge, Jordan (ebenda I., 530).

Die Schlacht fand in der Nähe von Gabbard Sand statt, an dessen Südende die englische Flotte am 11. Juni geankert hatte.††) Sie wird gewöhnlich die Schlacht von Nieuwpoort genannt. Diese irrige Bezeichnung rührt, wie Gardiner bemerkt, aus Tromps Depesche her, nach der der Kampf im Meridian von Nieuwpoort†††)

---

*) de Jonge: »Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen«, 2. Aufl., Bd. I (1858), S 467; Laird Clowes a. a. O., S. 186/190.

**) S. 222.

***) »Letters and Papers relating to the First Dutch War 1652—1654.« Edited by S. R. Gardiner and C. T. Atkinson, 1898 f. (bis jetzt drei Bände).

†) Relatie gedaen by den L. Admirael Tromp ende ondergheschreven Hooft-Officieren van de Vloote, noopende de laetste Rencontre tegens de Enghelsche gehadt den 12. en 13. Juny 1653, ende overgelevert aen de Heeren Gedeputeerden van haer Ho. Mo. volgens der selven ordre op den 21. dito in Vlissingen. (Im folgenden zitiert als Relatie.)

††) Monck: Being at an anchor some two miles without the south-head of the Gable. Daher nennt Hannay: »Admiral Blake« (London 1897), S. 112, die Schlacht nach dieser Örtlichkeit (action off the Gable). Die niederländische Flotte hatte 11./12. Juni 4 Seemeilen nordöstlich von North-Foreland geankert. — †††) Den 12[den] deses, voor den middag, zyn wy omtrent de lengte van N. by den Vyand gekomen.

begann. Er war, wie ein Privatbrief*) aus jenen Tagen beweist, vom Lande aus nicht zu sehen.

Die niederländische Flotte zählte nach Tromps Angabe 98 Schiffe und 6 Brander, die englische Flotte nach einer ausführlichen Liste**) 110 Schiffe und 5 Brander. Beide Flotten waren in Vorhut, Zentrum und Nachhut geteilt. Diese Einteilung hatten die Engländer nach ihrer Niederlage von Dungeneß vom Gegner übernommen und zum ersten Male in der dreitägigen Kanalschlacht erprobt.***) Die einzelnen englischen Geschwader waren durch die Farbe ihrer Flaggen — rot, weiß und blau — unterschieden und zerfielen, wie bei den Niederländern, wieder in je drei Divisionen. Die Formation, in der beide Flotten an den Feind gebracht wurden, war die Kiellinie aus Schiffsgruppen.†) Sie war auf niederländischer Seite geregelt durch eine Instruktion Tromps††) vom 30. Juni 1652, die folgendes bestimmte: 1. Jeder Kapitän hat sich unbedingt nahe dem Flaggoffizier zu halten, unter dem er dient. 2. Der Vizeadmiral, der die Vorhut befehligt, soll dicht vor dem Admiral, der Kontreadmiral, der die Nachhut führt, soll dicht hinter dem Admiral bleiben. 3. Die genannten Offiziere und Kapitäne sollen einander mit aller Treue beistehen. Jedes Geschwader soll, wenn ein anderes heftig angegriffen wird, dieses unterstützen und befreien. 4. Wird ein Schiff genommen, obwohl es hätte befreit werden können, so soll der Offizier, der es hätte befreien können, nach den Kriegsartikeln ohne Gnade mit dem Tode bestraft werden.

Am 12. Juni bei Tagesanbruch sichteten die beiden Flotten einander. Sofort lichteten die Engländer die Anker und hielten auf die Niederländer ab, die gegen einen schwachen Nordostwind aufkreuzten.†††) Das englische Zentrum — Geschwader der roten Flagge — befehligten Monck und Deane, die sich beide auf demselben Schiff, der „Resolution" von 88 Kanonen und 550 Mann Besatzung, befanden. An Steuerbord segelte das Geschwader der weißen Flagge unter Vizeadmiral Penn, an Backbord das der blauen Flagge unter Kontreadmiral Lawson.*†) In der nieder-

*) Gardiner: „History" usw., S. 338.

**) Rittmeyer, S. 220, nach »Memorials of Sir William Penn«, I., 490. Vgl. Gardiner: „History", S. 333.

***) Gardiner: „History", S. 156.

†) Rittmeyer, S. 184/86.

††) Letters and papers, I., Nr. 176, S. 321.

†††) Monck: Early in the morning we discovered the Dutch fleet about two leagues to the leeward. We made sail towards them, and between eleven and twelve at noon we were engaged. — Jordan: Wind at NNW, N and NE, little wind all the day. At daylight espied the enemy's fleet; they kept the wind, we made all haste by getting anchors up and sailing to them. Proving little wind, it was eleven in the morning ere we came to engagement at a distance. — Lyons: At day dawning we saw the enemy's fleet to the leeward of us, and weighing all hands, we stood with them, but the wind failed us. By that time we drew near them, and the enemy stood lasking away. Diese letzte Angabe ist falsch, wie die Relatie zeigt: Op den 12[den] dito s'morgens dag synde hebben wy gesien recht in de wind, synde Noort ten Oosten, van ons des Vyands Vloote, was omtrent hondert kloecke Schepen van Oorloghe, weynig min of meer; die een langen tyt by den anderen bleven dryven: wy ons best doende na haer toe te laveren.

*†) Das steht, wie Gardiner betont, nirgends in den offiziellen Berichten, muß aber unbedingt vorausgesetzt werden, da sonst der Verlauf der Schlacht unverständlich bliebe; vgl. Corbett, Monck (London 1899), S. 87.

ländischen Flotte wurde das Gros gebildet von dem ersten — holländischen — Geschwader unter Leutnantadmiral Tromp (Flaggschiff „Brederode" von 54 Kanonen und 270 Mann Besatzung) und dem zweiten — seeländischen — Geschwader unter Vizeadmiral Evertsen, während in der Linie voraus das vierte und fünfte Geschwader unter Kommandeur de Ruyter und Schout by Nacht Floriszoon, achteraus aber das dritte Geschwader unter Vizeadmiral Witte de With segelten. Diese Geschwadereinteilung hatte Tromp am 17. Mai verfügt;*) da aber eigentlich der Vizeadmiral die Vorhut bilden sollte, befand sich die niederländische Flotte in Kehrtformation. Es war übrigens das erste Mal in diesem Krieg, daß die genannten fünf niederländischen Admirale gleichzeitig in derselben Flotte befehligten.

Infolge des schwachen Windes wurde es 11 Uhr, bis die beiden Flotten sich auf Schußweite genähert hatten.**) Der erste Abschnitt der Schlacht gestaltete sich nun ganz anders als in den bisherigen Kämpfen. Anstatt mit voller Kraft in den Feind einzubrechen und sofort die Melee zu beginnen, hielt die englische Flotte Linie, aus zwei Gründen. Erstens hätte der flaue Wind ihr Herankommen verzögert und sie in ungünstiger Position, während sie das Feuer des Gegners schlecht erwidern konnte, den niederländischen Breitseiten ausgesetzt; zweitens wollte sie durch ihr überlegenes Artilleriefeuer — das englische Geschütz war weit schwerer und trug also weiter, wurde auch infolge der stärkeren Bemannung der Schiffe besser bedient als das niederländische — den Feind erschüttern, ehe sie zum Nahkampf überging. Der schwache Wind und die ruhige See begünstigten die volle Ausnützung der Überarmierung***) englischerseits. Tromp seinerseits fiel vom Winde ab, um, wie man annehmen muß, alle seine Geschütze zur Geltung zu bringen. Drei Stunden dauerte so das Breitseitgefecht;†) bei einem der ersten Schüsse fiel Admiral Deane, so daß die Oberleitung an Monck kam. Dann aber näherte sich das Geschwader der blauen Flagge, das, da die Engländer gleichfalls in Kehrtformation segelten, die Vorhut bildete, den Geschwadern von de Ruyter und Floriszoon — ob die Strömung oder Lawsons Kampfeslust die Ursache waren, ist zweifelhaft — und setzte diesen heftig zu. Da nun Tromp seine Vorhut schwer bedrängt sah, brach er den Kampf gegen das ihm gegenüberstehende englische Zentrum ab und eilte jener zu Hilfe.††) Ehe jedoch bei

---

*) Brandt: »La vie de Michel de Ruyter« (traduite du hollandais par Aubin, Amsterdam 1698), S. 33 f., wo auch die Führer der niederländischen Divisionen einzeln genannt sind.

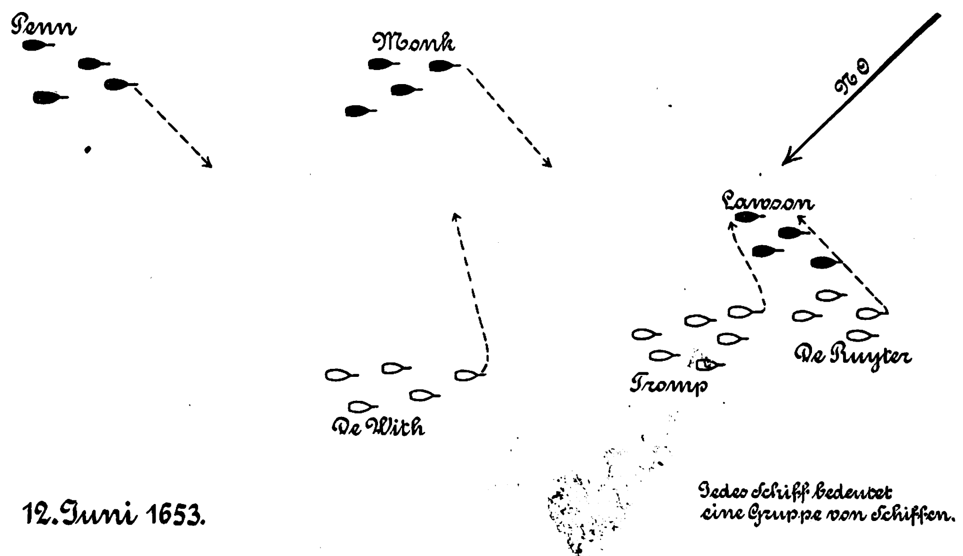
**) Siehe Anmerkung †††) auf vorstehender Seite und dazu die Relatie: Eyndelyk is den Vyands gros gesepareert in drie esquadres, batalie en twee Vleugels, en vry een goede spatie van malkanderen afgeseylt, om so 't scheen ons in een halve-maan te besluyten. Sy siende wy in goede ordre haer verwachten, conjungeerden wederom by malkanderen, pas buyten en binnen schoots van onse Vloote, synde omtrent elf uyren voor den middag.

***) Rittmeyer, S. 221.

†) Daß es sich um ein solches handelt, besagen Jordans Worte: engagement at a distance (siehe oben) ganz deutlich. — Relatie: Doen dede de General Deane Zeyn om de onse te attacqueren, gelyck sy furieuselyck deden, en wy defendeerden ons na behooren.

††) Jordan: Two or three hours later more closely. My admiral — the Blue — Lawson, with myself and rear-admiral were closely engaged. — Lyons: Yet did the »George« (Lawsons Flaggschiff) and his squadron very hotly engage the enemy for some hours; so Tromp declines engagement with our main body and flag, but bears up to relieve Ruyter that was hotly engaged by Rear-admiral Lawson, who with his second came very well off, and all his squadron, being the Blue, both with safety and honour

der Vorhut eine Entscheidung erfolgte, erstarb der Wind völlig.*) Erst nachmittags nach 2 Uhr kam eine neue Brise auf, und zwar aus mehr östlicher Richtung als vorher, so daß sie der niederländischen Flotte direkt von vorn entgegenwehte. Diesen Windwechsel verstand Tromps taktischer Scharfblick sogleich zu benützen; der Admiral befahl seinen Schiffen, mit Hilfe von Booten, die sie ins Schlepptau nahmen, zu wenden, so daß sie über Backbordbug zu liegen kämen. Durch dieses Manöver gewannen de Ruyter und Floriszoon Lawson den Wind ab, in die Lücke aber, die zwischen der englischen Vorhut und dem Gros entstanden war, brachen Tromp und Evertsen, um das Geschwader der blauen Flagge abzuschneiden und zwischen zwei Feuer zu nehmen.**) Die Situation veranschaulicht Gardiner durch folgende Skizze:



Als Monck und Penn Tromps Vorhaben erkannten, boten sie alles auf, Lawson zu Hilfe zu kommen; aber ehe sie Tromps Manöver zu hindern vermochten, hatten die Niederländer ihre Absicht ausgeführt. Es glückte ihnen, für kurze Zeit das Geschwader der blauen Flagge zum Weichen zu bringen.***) Wenn indessen die Konzentration der niederländischen Vorhut und Mitte gegen die englische Vorhut keinen

---

*) Relatie: Het wiert onder het ghevecht stille, ende het esquadren van des Vyands Blaeuwe Vlagge separeerden wat van haer gros. Das letzte war indes, wie Lyons Bericht zeigt, schon vorher geschehen.

**) Relatie: De Wint veranderde een weynigh, soo dat wy door de wint boegseerden om dat esquadre af te snyden; sy dat siende deden alle mogelycke devoiren om by malkanderen te komen; dan eer 't selve bequamelyck geschieden, waren wy 't selve esquadre van de Blaeuwe Vlagge digt op 't lyf, daer mede wy vervielen al vechtende midden en door haer gros, soo dat beyde de Vlooten onder malkanderen seer hart vochten en in een Wolck van roock bleven, tot het ondergaen van de Son. — Lyons: And now, the wind bearing about to the eastward, the enemy takes the advantage, and comes with his whole power, and engages sharply for two hours, till ours had recovered the weather gage again. — Jordan: The general and admiral of the white came to a close engagement.

***) Nach einem ungedruckten Brief de Ruyters aus dem Haager Archiv.



durchschlagenden Erfolg hatte, so erklärt sich dies nach Gardiners Ansicht aus zwei Gründen. Einmal war der Rest der englischen Flotte nicht genügend gebunden, denn infolge Lawsons vorgeschobener Position lag Monck nicht so weit in Lee von ihm, wie es der Fall gewesen wäre, wenn der Wind früher in der Schlacht gewechselt hätte; daher konnte das englische Zentrum ohne weiteren Verzug zur Unterstützung der blauen Flagge herbeieilen. Sodann aber war das damalige Geschütz nicht imstande, in verhältnismäßig kurzer Zeit sogar einen schwächeren Gegner zu vernichten.*) Als nun Monck herangekommen war, gerieten die Niederländer mitten in das englische Gros, bald darauf griff auch das Geschwader der weißen Flagge unter Penn in den Kampf ein. Die Schlacht endete mit allgemeiner Melee. In undurchdringlichen Wolken lagerte der Pulverrauch über den Flotten und verhinderte jede Aussicht. Den Engländern gelang es, infolge der größeren Segel- und Manövrierfähigkeit ihrer Schiffe sich durch den Feind durchzuschlagen und nach 2 Stunden die Luvseite zurückzugewinnen. An packenden Einzelkämpfen ist dieses wilde Getümmel nicht so reich wie die Schlachten vom 10. Dezember 1652 und 28. Februar 1653. Bekannt geworden ist allein das Schicksal des friesischen Kapitäns Joost Bulter vom de Ruyterschen Geschwader.**) Er wurde zusammen mit Kapitän van der Zaanen von zehn englischen Schiffen unter Lawson angegriffen. Sein Schiff bekam fünf Unterwasserschüsse und sank. Bulter selbst, schwer verletzt, ertrank, den Säbel in der Faust, mit einem Teil der Verwundeten; 50 bis 60 Mann von der Besatzung wurden von van der Zaanen gerettet. Dabei verwickelten sich die beiden Schiffe mit ihrer Takelage, so daß van der Zaanen nur mit knapper Not der Gefahr entging, von dem sinkenden Fahrzeug Bulters mit in die Tiefe gerissen zu werden, während er sich gleichzeitig der Engländer zu erwehren hatte, bis er endlich frei kam und sich durchschlug. Tromp selbst suchte vergebens Moncks Flaggschiff zu entern.***) Um 6 Uhr abends†) wichen die Niederländer und wurden noch 3 Stunden bis zum Einbruch der Dunkelheit verfolgt.††) Der Wind trieb beide Flotten auf die Höhe von Dünkirchen, und westlich dieses Platzes gingen Monck nordwärts, Tromp südwärts vor Anker.†††) Abends 10 Uhr flog das Schiff des Kapitäns Cornelis van Velsen,

*) Gardiner führt zur Erklärung folgende Stelle aus Sir Howard Douglas' »Treatise on naval gunnery« (3. Aufl., 1851), S. 582, an: With the degree of windage formerly established in the British service, no less than one third or one fourth of the powder escaped and was lost and as balls are often less than the regulated size, it frequently happened that half the force of the powder was lost by unnecessary windage.

**) »Hollandsche Mercurius«, IV (Haarlem 1654), S. 56 f., und Brandt S. 35.

***) Der furchtbare Kampf zwischen den Flaggschiffen Tromps und Penns fand erst am folgenden Tage statt, kurz nachdem Blake am Spätnachmittag (nicht in der Nacht des 12./13. Juni) mit dreizehn Schiffen die Engländer verstärkt hatte.

†) Monck: For three hours the dispute was very sharp on both sides, which continued from three till six in the evening, at which time the enemy bore away right before the wind. Dazu bemerkt Gardiner: The southward movement is more probably to be ascribed to natural causes, accentuated perhaps in the end by a sense a failure.

††) Tromps Depesche: 't gevecht heeft geduyrt tot 's avonts ten negen uyren.

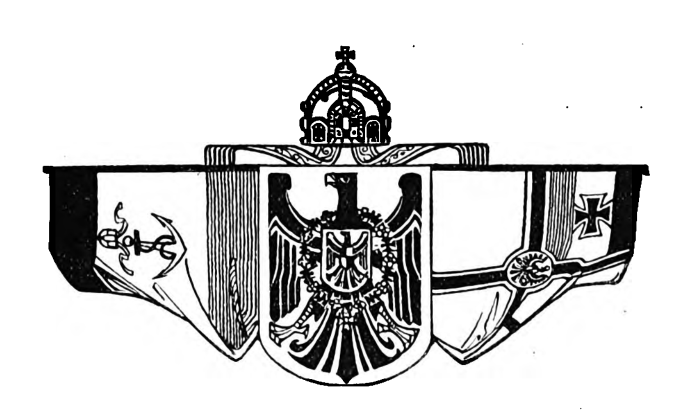
†††) Relatie: Den Vyandt ghewent zynde om de Noort, ende wy lagen om de Zuyt, separeerden weynigh van malkanderen en yder repareerden so veel doenlyck was, 'tgeen ontstucken was geschoten.

durch das eigene Pulver angezündet, in die Luft; Unachtsamkeit der Besatzung hatte diese Katastrophe verursacht, bei der nur fünf Mann geborgen werden konnten.*)

Der Ruhm des Tages gebührte, wie in der dreitägigen Kanalschlacht, dem großen holländischen Oberbefehlshaber. Die taktische Überlegenheit lag in diesem Krieg auf niederländischer Seite, und kein englischer Flottenführer konnte sich in dieser Hinsicht mit Tromp vergleichen, der gerade in der letzten großen Schlacht, die er noch leitete, seine hervorragende taktische Befähigung bewies. Der Angriff der niederländischen Vorhut und Mitte auf die englische Vorhut ist das schönste Beispiel der Konzentration der Kraft, das der ganze Krieg aufzuweisen hat, und darf Tromps taktisches Meisterstück genannt werden, bei dem er aufs glänzendste zwei seiner großen militärischen Eigenschaften zeigte: den Scharfblick, der die Gunst des Augenblicks rasch zu erfassen, und die Entschlossenheit, die sie kühn und sicher zu benutzen verstand. Wenn Tromp trotzdem diesem für sein Vaterland so unheilvollen Kriege keine günstigere Wendung zu geben vermochte, so ist der Grund in der materiellen Überlegenheit der englischen Flotte zu suchen, die dadurch einen Vorteil gewann, den, wie Hume treffend bemerkt, alles taktische Geschick nicht aufzuwiegen imstande war.

---

*) Tromps Depesche vom 13. Juni und Relatie.



Das Prisenrecht nach den Beschlüssen der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz.

Von Dr. Georg Schramm,
Wirklicher Admiralitätsrat und Vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt.

Die auf die Ausgestaltung der völkerrechtlichen Beziehungen unter den Staaten gerichteten Bestrebungen waren in dem letzten Jahrzehnt auf den verschiedensten Rechtsgebieten von unleugbarem Erfolge gekrönt. Mit zu den bedeutsamsten Fortschritten dieser Art gehört das auf Vorschlag von England und Deutschland durch die Zweite Haager Friedenskonferenz ausgearbeitete Abkommen über die Errichtung eines internationalen Prisenhofs, das in erster Linie den neutralen Mächten eine Bürgschaft für eine wirklich unparteiische, nur nach Recht und Billigkeit urteilende Rechtsprechung in Prisensachen gewähren soll. Hochgesteckt war dieses Ziel; schon auf der Haager Konferenz wurde daher von verschiedenen Staaten der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß der Boden der internationalen Rechtsbeziehungen noch nicht genügend bearbeitet sei, um diese Idee zur Reife zu bringen. In der Tat läßt sich nicht verkennen, daß der Prisenhof seiner hohen Aufgabe des Schutzes des internationalen Rechts mit Erfolg nur dann wird nachkommen können, wenn die Normen dieses internationalen Rechts, die nach Art. 7 Abs. 2 des Abkommens über die Errichtung eines Prisenhofs bei Fehlen besonderer vertraglicher Vereinbarungen unter den Prozeßparteien den Entscheidungen des Gerichtshofs zugrunde zu legen sind, eine solche Durchbildung und Ausdehnung erfahren haben, daß sie tatsächlich, wie Art. 7 des Abkommens weiter voraussetzt, als „allgemein anerkannte Regeln“ gelten können. Nun herrschte aber bisher wohl auf keinem Gebiete des Völkerrechts eine größere Rechtsunsicherheit, ein ernsterer Widerstreit der Ansichten und eine oftmals diametral entgegengesetzte Praxis der einzelnen Staaten, als gerade auf dem Gebiete des Prisenrechts. Sollte daher das kunstvolle Gebäude des internationalen Prisenhofs des festen Untergrundes nicht entbehren, so mußte zunächst die Frage geklärt werden, inwieweit solche „allgemein anerkannten Regeln“ des Prisenrechts festgestellt werden können. Der Zweiten Haager Friedenskonferenz war die Lösung dieser Frage nicht gelungen. Von dem Bestreben geleitet, dem internationalen Prisenhof die materielle Unterlage für seine Rechtsprechung zu verschaffen, ließ daher die englische Regierung zu Beginn des Jahres 1908 Einladungen an die am meisten interessierten Staaten zum Besuch einer Seekriegsrechts-Konferenz nach London ergehen, auf welcher die für das Prisenrecht wichtigsten Fragen, nämlich das Konterbanderecht, die Blockade, die einheitliche Reise (voyage continu), die Zerstörung neutraler Prisen, die Leistung neutralitätswidriger Dienste (assistance hostile), die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See, die Zulässigkeit des Flaggenwechsels und die Merkmale für die Beurteilung der feindlichen Eigenschaft von Schiffen und Waren klargestellt und geregelt werden sollten. Die Konferenz, die am 4. Dezember 1908 in London zusammentrat und von sämtlichen eingeladenen Staaten: Deutschland, den Vereinigten Staaten von Amerika, Österreich-Ungarn, Frankreich, Spanien, Italien, Japan, den Niederlanden und Rußland besucht war, konnte ihre Beratungen

am 26. Februar 1909 nach Fertigstellung einer eingehenden „Erklärung über das Seekriegsrecht" beendigen, welche in neun Kapiteln die Materien, über die ein Übereinkommen erzielt wurde, behandelt und in 64 Artikeln, nebst einer Reihe von Schlußbestimmungen, die vereinbarten Rechtsregeln zur Darstellung bringt. Bei der Ausarbeitung dieser Rechtsregeln war die Konferenz von der Absicht geleitet, nur solche Rechtssätze festzustellen, welche ihrem Wesen nach aus dem allgemeinen internationalen Recht abgeleitet werden konnten und nur der klareren Präzisierung und Durcharbeitung bedurften, um auch in der ihnen von der Konferenz gegebenen Fassung als „allgemein anerkannte Regeln des internationalen Rechts" im Sinne des Art. 7 Abs. 2 des Abkommens über den Prisenhof gelten zu können. Diesem Gedanken ist in der dem ersten Kapitel der Deklaration vorgesetzten „Einleitenden Bestimmung" Ausdruck gegeben worden.

Nachstehend soll nun das von der Konferenz vereinbarte Prisenrecht in der Reihenfolge der Kapitel der Deklaration und unter Hinweis auf die früher hinsichtlich der einzelnen Fragen vertretenen Anschauungen kurz zur Darstellung gebracht werden.

1. Die Blockade in Kriegszeiten.

Der Seekrieg war zu keiner Zeit auf die ausschließliche Waffenwirkung, auf den Kampf der Staaten untereinander beschränkt, sondern er hatte es stets als seine Aufgabe betrachtet, dem Gegner nicht nur die Zufuhr der zur Kriegführung notwendigen Gegenstände abzuschneiden, sondern das ganze Wirtschaftsleben des Feindes durch Lahmlegen des Seehandels in seinem Lebensnerv zu treffen, dadurch die Wirkungen des Krieges der feindlichen Nation selbst fühlbar zu machen, die Waffenwirkungen zu steigern und die Herbeiführung des Friedensschlusses zu beschleunigen. Das erfolgreichste Mittel, soweit hierbei die Ausschaltung des neutralen Handelsverkehrs mit dem Gegner in Frage kommt, ist von jeher die Blockade und die Handhabung des Konterbanderechts gewesen. Auf beiden Gebieten hatte aber in früheren Jahrhunderten und zum Teil bis in die neueste Zeit hinein die mannigfaltigste Willkür geherrscht, die zuweilen zu Maßnahmen ausartete, die jenseits des Zweckes der Kriegführung lagen und die nicht selten ausschließlich darauf abzielten, den Seehandel der neutralen Mächte zugunsten der eigenen Flagge der Kriegführenden vollständig zu vernichten.

Speziell die Geschichte der Blockade ist reich an Beispielen dieser Art, die den Kampf um eine rechtliche Regelung der Blockade um so wechselvoller gestalteten, als naturgemäß auch die neutralen Mächte gegenüber Übergriffen der Kriegführenden mit energischen Gegenmaßregeln antworteten. Es sei nur auf die bewaffnete Neutralität von 1780 und 1800 hingewiesen. Die auf eine Regelung der rechtlichen Erfordernisse der Blockade gerichteten Bestrebungen hatten einen vorläufigen Abschluß durch den Satz 4 der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 gefunden, der bestimmte, daß Blockaden, um rechtswirksam zu sein, tatsächlich wirksam (effektiv) sein, d. h. durch eine Streitmacht aufrechterhalten werden müssen, die hinreicht, um den Zugang zu der feindlichen Küste in Wirklichkeit zu verhindern.

Wenn hierdurch zunächst auch ein Haupterfordernis für die Rechtsverbindlichkeit der Blockade seine Regelung gefunden hatte, so waren damit allein doch noch lange nicht alle Streitpunkte aus der Welt geschafft. Nach wie vor bestanden tiefgehende

Meinungsverschiedenheiten hauptsächlich darüber, auf welche Weise eine Blockadeerklärung den Neutralen bekannt zu geben ist, unter welchen Voraussetzungen eine Blockade als effektiv im Sinne der Pariser Seerechtsdeklaration anzuerkennen und wann ein Blockadebruch als vorliegend anzunehmen ist, in welchem Zeitpunkte und an welchem Orte also ein Schiff wegen Blockadebruchs aufgebracht werden darf.

In dem Programm der Zweiten Haager Friedenskonferenz war die Regelung des Blockaderechts nicht vorgesehen gewesen; gleichwohl hatte die Konferenz versucht, eine Klärung dieser Streitfragen herbeizuführen. Zu diesem Zwecke war von der italienischen Delegation ein Vorschlag eingebracht worden, der die rechtlichen Bedingungen der Blockade feststellen und insbesondere das Gebiet, in welchem neutrale Schiffe wegen Blockadebruchs aufgebracht werden dürfen, in fest umschriebener Begrenzung bestimmen wollte. Die Verhandlungen über diesen Antrag, der auch die Zustimmung von Deutschland und Österreich-Ungarn gefunden hatte, wurden jedoch auf Vorschlag der englischen Delegation wegen Mangels der erforderlichen Instruktionen abgebrochen und die Regelung der Frage einer späteren Konferenz vorbehalten.*)

Diese für die Neutralen überaus wichtige Normierung des Blockaderechts ist nunmehr der Londoner Konferenz gelungen; das erste Kapitel der Deklaration enthält in den Art. 1 bis 21 eine erschöpfende Darstellung der Rechtsregeln der Blockade in Kriegszeiten. Die Zulässigkeit, die Voraussetzungen und die Durchführung der sogenannten Friedensblockade konnten in dieser der Feststellung seekriegsrechtlicher Normen dienenden Deklaration eine Regelung nicht erfahren.

An die Spitze ist der Satz gestellt, daß nur feindliche oder vom Feinde besetzte Häfen und Küsten blockiert werden und daß die blockierenden Streitkräfte den Zugang zu neutralen Häfen und Küsten nicht sperren dürfen (Art. 1 und 18). Die rechtliche Wirksamkeit der Blockade ist an die drei Bedingungen: der Effektivität, der Erklärung und der Bekanntgabe geknüpft worden.

Die Frage, ob und inwieweit eine Blockade im Einzelfalle als tatsächlich wirksam anzuerkennen ist, konnte von der Konferenz nach bestimmten Kriterien nicht gelöst werden. Sie ist in Art. 3 als Tatfrage bezeichnet worden, deren Beantwortung unter Würdigung der Eigenart des Einzelfalles je nach der geographischen Lage des Landes, der Gestaltung der blockierten Küste, Häfen und Flußmündungen von den nationalen Prisengerichten und in letzter Instanz von dem internationalen Prisenhof zu geben ist. Ausgehend von der Erwägung, daß unter Umständen ein einziges Schiff zur Aufrechterhaltung einer wirksamen Blockade genüge, und daß in anderen Fällen wiederum eine ganze Streitmacht nicht in der Lage sein kann, die Küsten des Gegners effektiv zu blockieren, glaubte die Konferenz, bindende Vorschriften über Zahl oder Aufstellung der Schiffe nicht treffen zu dürfen. Hervorzuheben ist, daß es für die rechtliche Wirksamkeit der Blockade nicht genügt, wenn sie in tatsächlich wirksamer Weise begründet worden ist, sondern sie muß auch in allen ihren Phasen effektiv durchgeführt werden; einzelne gelungene Blockadedurchbrechungen beweisen jedoch nichts gegen die Effektivität der Blockade. Das Erfordernis der tatsächlichen Wirksamkeit ist auch nicht so eng zu inter-

*) Vgl. über die Verhandlungen im einzelnen die auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts ausgearbeitete Zusammenstellung der „Seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der Zweiten Haager Friedenskonferenz", S. 260 ff.

pretieren, als ob hiermit eine derartig strenge Durchführung der Blockade geboten wäre, daß, abgesehen von Blockadebrüchen, unter keinen Umständen ein Einlaufen neutraler Schiffe in die blockierten Häfen usw. stattfinden darf. Der in Art. 5 der Deklaration ausgesprochene Satz, der eine unparteiische Handhabung der Blockade gegenüber den verschiedenen Flaggen vorschreibt; will lediglich eine unterschiedliche Behandlung der neutralen Staaten seitens des Blockierenden verhindern, nicht aber die Erteilung der Erlaubnis an neutrale Schiffe zum Anlaufen blockierter Häfen in einzelnen Fällen grundsätzlich verbieten. Auch Kriegschiffen darf nach Art. 6 das Einlaufen und spätere Wiederverlassen eines blockierten Hafens gestattet werden. Im Falle einer von der Befehlsstelle der blockierenden Streitkräfte festgestellten Seenot eines neutralen Schiffes bedarf es nach Art. 7 der Deklaration für das neutrale Kauffahrtei- oder Kriegschiff nicht einmal einer besonderen Erlaubnis zum Einlaufen und zum späteren Wiederverlassen einer blockierten Örtlichkeit. Der Befehlshaber der Blockade kann in diesem Falle das Einlaufen nur dann und nur insoweit verhindern, als er in der Lage ist, den Notstand, in welchem sich das Schiff befindet, durch die ihm zur Verfügung stehenden Hilfsmittel selbst beheben zu lassen; damit würde dann die in Art. 7 aufgestellte Voraussetzung für die Zulässigkeit des Einlaufens entfallen.

Als beseitigt gilt eine Blockade erst dann, wenn und soweit sie freiwillig oder gewaltsam aufgehoben worden ist. Eine solche Aufhebung liegt nicht schon dann vor, wenn sich die blockierenden Streitkräfte infolge schlechten Wetters zeitweise entfernt haben (Art. 4). Die freiwillige, nicht auch die von dem Gegner gewaltsam erzwungene Aufhebung, sowie jede Beschränkung der Blockade muß in der für die Verhängung der Blockade vorgeschriebenen, nachstehend bezeichneten Weise bekanntgegeben werden (Art. 12). Eine Rechtsfolge ist an die Unterlassung dieser Bekanntgabe nicht geknüpft worden; etwaige hieraus zwischen der Kriegspartei und den neutralen Staaten entstehende Auseinandersetzungen wären im diplomatischen Wege zum Austrag zu bringen.

Die zweite Voraussetzung für die Rechtswirksamkeit der Blockade bildet ihre Erklärung (Deklaration); sie ist entweder von der blockierenden Macht oder von den in ihrem Namen handelnden Befehlsstellen der Marine zu erlassen und hat nach Art. 9 den Tag des Beginns der Blockade, die geographischen Grenzen der blockierten Küstenstrecke und die Frist zu bestimmen, die den neutralen Schiffen zum Auslaufen gewährt werden muß. Die Bemessung der Länge dieser Frist richtet sich nach Lage des Einzelfalles; das Privileg tritt naturgemäß für diejenigen Schiffe nicht in Kraft, welche nach den Regeln des Konterbanderechts zu behandeln sind.

Die neben der Blockadeerklärung als dritte Bedingung der Rechtsverbindlichkeit der Blockade festgesetzte Bekanntgabe (Notifikation) hat sowohl gegenüber den neutralen Mächten wie den zuständigen Behörden der blockierten Örtlichkeit zu erfolgen. Den ersteren ist die Blockadeerklärung von der blockierenden Macht durch eine Mitteilung bekanntzugeben, die an die Regierungen selbst oder an deren bei ihr beglaubigte Vertreter zu richten ist; den örtlichen Behörden wird die Blockadeerklärung durch den Befehlshaber der blockierenden Streitmacht bekanntgegeben. Die weitere Verbreitung der Bekanntgabe der Verhängung der Blockade an die beteiligten Handelskreise und an die fremden Konsuln, die ihre Amtstätigkeit in dem blockierten Hafen oder auf der blockierten Küstenstrecke ausüben, ist im ersten Falle Sache der neutralen Regierungen,

im zweiten die der örtlich zuständigen Behörden des blockierten Platzes. Neben dieser in Art. 8 und 11 anerkannten allgemeinen Notifikation ist bisher vielfach noch eine spezielle Bekanntgabe der Blockade durch eines der Blockadeschiffe an jedes der Blockadezone sich nähernde neutrale Schiff als Erfordernis der Rechtswirksamkeit der Blockade aufgestellt worden. Der Grund für die Notwendigkeit einer derartigen allgemeinen Spezialnotifikation wurde darin erblickt, daß das Schiff trotz Kenntnis von der Verhängung des Blockadezustandes doch mit der Möglichkeit der Wiederaufhebung der Blockade in der Zwischenzeit rechnen konnte. Eine derartig erschwerende, die Wirkungen der Blockade fast völlig aufhebende Maßregel, die auf den Versuch des Blockadebruchs geradezu eine Prämie setzte, ist von der Konferenz abgelehnt worden. Nur für den Fall, daß das dem blockierten Hafen sich nähernde Schiff von dem Bestehen der Blockade überhaupt keine Kenntnis erlangt hatte, auch diese Kenntnis nicht vermutet werden kann, ist in Art. 16 Abs. 1 die auch bisher schon allgemein geübte Bekanntgabe an das Schiff durch einen Offizier eines der Schiffe der blockierenden Streitmacht vorgeschrieben worden. Diese spezielle Bekanntgabe ist unter Angabe des Tages und der Stunde sowie des derzeitigen Schiffsortes in das Schiffstagebuch einzutragen.

Im Interesse der Neutralen ist sodann weiterhin angeordnet worden, daß die Regeln über die Erklärung und die Bekanntgabe der Blockade nicht nur für die erste Verhängung des Blockadezustandes gelten, sondern auch dann Anwendung finden sollen, wenn eine Ausdehnung der Blockade oder eine Wiederaufnahme nach einer freiwilligen oder gewaltsam herbeigeführten Aufhebung stattfindet (Art. 12).

Ist eine der vorerwähnten drei Voraussetzungen der Rechtsverbindlichkeit der Blockade nicht erfüllt, so vermag die Blockade den neutralen Schiffen gegenüber Rechtswirkungen nicht zu erzeugen. Wenn eine Blockadeerklärung zwar erlassen worden ist, aber entgegen der Vorschrift in Art. 9 den Tag des Beginns und die geographischen Grenzen der Blockade nicht bestimmt, so ist eine derartige unvollständige Erklärung der Unterlassung der Blockadeerklärung rechtlich gleichgestellt, d. h. die Erklärung ist nichtig und die Blockade rechtsunwirksam. Fehlt in der Blockadeerklärung nur die Bestimmung der den neutralen Schiffen zum Auslaufen zu gewährenden Frist, so besteht eine derartige Erklärung zwar zu Recht, die Blockade ist rechtsgültig, sie vermag aber gegen diejenigen Schiffe, für welche die Fristbestimmung von Bedeutung gewesen wäre, Rechtsfolgen nicht hervorzubringen. Den aus einem blockierten Hafen auslaufenden neutralen Schiffen darf die freie Durchfahrt nicht verweigert werden (Art. 16 Abs. 2). Das gleiche gilt, wenn die Bekanntgabe der Blockadeerklärung in unvollständiger Weise nur an die neutralen Mächte, nicht aber auch an die zuständigen Behörden der blockierten Örtlichkeit ergangen ist. Auch in diesem Falle ist die Blockade zwar an sich wirksam, es muß aber den auslaufenden neutralen Schiffen die freie Durchfahrt gestattet werden (Art. 16 Abs. 2). Ist die Blockadeerklärung den Ortsbehörden bekanntgegeben worden, und haben diese unterlassen, für die Weitergabe der Mitteilung zu sorgen, so werden auslaufende Schiffe ebenso zu behandeln sein wie diejenigen Schiffe, welche in Unkenntnis der Blockade einen blockierten Hafen anzulaufen versuchen, d. h. es ist ihnen die rechtswirksame Errichtung der Blockade in der durch Art. 16 Abs. 1 vorgeschriebenen Form der Spezialnotifikation bekanntzugeben; versuchen die Schiffe nach dieser Bekanntgabe gleichwohl die Durchfahrt, so machen sie sich des Blockadebruchs schuldig.

Nicht minder eingehend als die Bedingungen der Rechtswirksamkeit der Blockade sind die Voraussetzungen des Blockadebruchs geregelt worden. Der Tatbestand des Blockadebruchs ist nach den Festsetzungen der Konferenz dann gegeben, wenn:

1. eine den vorstehend beschriebenen Erfordernissen entsprechende rechtsverbindliche Blockade bestand, 2. das Schiff den Blockadezustand kannte, und 3. in den Aktionsbereich der Blockadeschiffe eingedrungen war.

Ob das Schiff Kenntnis von der Blockade hatte, ist nach Lage des konkreten Falles zu beurteilen; die Kenntnis wird vermutet, wenn das Schiff „einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe der Blockade an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat". Der Gegenbeweis gegen diese Vermutung steht dem Schiffe offen (Art. 15). Diese Bestimmung deckt sich im wesentlichen mit der bisher allgemein beobachteten Praxis.

Dagegen war das unter Ziffer 3 erwähnte Tatbestandsmerkmal des Blockadebruchs bisher viel bestritten. In den hierüber getroffenen Festsetzungen liegt der Schwerpunkt der von der Konferenz aufgestellten Regeln des Blockaderechts. In der Frage, in welchem Zeitpunkt und an welchem Orte das Delikt des Blockadebruchs begangen werden kann, standen sich bisher zwei Anschauungen schroff gegenüber: die eine, welche zugunsten der blockierenden Streitmacht die weitgehendsten, zum Teil bis ins ungemessene gesteigerten Rechte in Anspruch nahm, erklärte das Delikt des Blockadebruchs von dem Zeitpunkt des Verlassens des Abfahrthafens an für vorliegend und daher die Aufbringung des Schiffes während der ganzen Fahrt von diesem Abfahrtshafen bis zu dem blockierten Hafen, unbekümmert um die Entfernung des Schiffes von dem letzteren, für zulässig. Eine entgegengesetzte, vorzugsweise von den kontinentalen Staaten vertretene Anschauung suchte im Interesse der neutralen Schiffahrt die Zulässigkeit der Aufbringung eines Schiffes wegen Blockadebruchs auf die Blockadezone zu beschränken, oder sie verlangte wenigstens, daß das Schiff die Nähe eines blockierten Hafens erreicht haben mußte. Auf den dieser zweiten Anschauung zugrunde liegenden Motiven beruhte der bereits oben erwähnte, von der italienischen Delegation gelegentlich der Verhandlungen der Zweiten Haager Friedenskonferenz eingebrachte Antrag. Er enthielt unter Ziff. 5 folgenden Vorschlag: „Ein Schiff kann wegen Blockadebruchs nur in dem Augenblick mit Beschlag belegt werden, wenn es die Linien einer wirksamen Blockade zu durchbrechen versucht." Zur Begründung dieses Vorschlages war von der italienischen Delegation darauf hingewiesen worden, daß die Anerkennung der Effektivität der Blockade als der ersten Bedingung ihrer verbindlichen Kraft deutlich erkennen lasse, daß Begründung und Wesen der Blockade in der tatsächlichen Ausübung der militärischen Herrschaft der Kriegführenden über die blockierte Zone bestehe. Daraus sei abzuleiten, daß die Blockade nicht beginne, solange diese militärische Herrschaft nicht aufgerichtet sei, daß sie aufhöre, sobald diese Herrschaft beendet sei, und daß ihre Aktion und ihre Folgen nur dort verwirklicht werden könnten, wo sie tatsächlich bestehe. Mit anderen Worten: die Blockade sei ausschließlich eine militärische Aktion, die von den Orten, wo sie vorgenommen wird, nicht losgelöst werden könne. Ihre Verletzung könne also nur an diesen Orten selbst begangen und bestraft werden.*)

*) Vgl. die oben erwähnte Zusammenstellung der seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der Zweiten Haager Friedenskonferenz, S. 264/265.

Diesen Gedankengang machte sich im wesentlichen auch die Londoner Konferenz zu eigen. In Art. 17 der Deklaration wurde bestimmt, daß die Beschlagnahme neutraler Schiffe wegen Blockadebruchs nur innerhalb des Aktionsbereichs der Kriegschiffe stattfinden darf, die beauftragt sind, die tatsächliche Wirksamkeit der Blockade sicherzustellen. Der Ausdruck „Aktionsbereich" wurde von der Konferenz aus dem Grunde gewählt, weil er besser als die Bezeichnung „Blockadelinien" dem militärischen Bedürfnisse und der Art und Weise der Durchführung einer Blockade entspricht. Von einer Definierung des Begriffs und einer für alle Fälle geltenden Festlegung der Grenzen dieses „Aktionsbereichs" in der Deklaration selbst wurde von der Konferenz abgesehen. Dagegen ist Inhalt und Tragweite dieser Bestimmung in einer von der Konferenz einmütig festgesetzten Erläuterung dargelegt worden, die wörtlich in den Generalbericht aufgenommen wurde, der von dem Redaktionsausschuß der Konferenz zur Erläuterung der einzelnen Bestimmungen der Deklaration angefertigt worden ist. Danach wird der „Aktionsbereich" der blockierenden Streitmacht durch die Gesamtheit der jedem Blockadeschiffe zugewiesenen, die Effektivität der Blockade begründenden Überwachungszonen gebildet; er kann unter Umständen eine ziemlich erhebliche Ausdehnung gewinnen; da er jedoch durch die Anzahl der Schiffe bedingt wird, die zur Aufrechterhaltung der Effektivität der Blockade notwendig sind, kann er sich in seinen Wirkungen niemals auf weiter entfernte Meeresteile und auf die in diesen befindlichen Kauffahrteischiffe erstrecken.

Damit ist diese Jahrhunderte alte Streitfrage entschieden und ein Grundsatz zur Anerkennung gebracht worden, der in gleicher Weise den Anforderungen der Kriegführung wie den Interessen der Neutralen gerecht wird. Es ist nur eine logische Folgerung aus diesem Prinzip, wenn Art. 19 weiterhin die Annahme eines Blockadebruchs so lange allgemein ausschließt, als sich das Schiff auf der Fahrt nach einem nicht blockierten feindlichen Hafen befindet, gleichviel wie die spätere Bestimmung von Schiff oder Ladung sein mag. Wenn das Eindringen in den Aktionsbereich der Blockadeschiffe für ein neutrales Schiff ein Tatbestandsmerkmal für das Delikt des Blockadebruchs bildet, so ist es selbstverständlich, daß das Delikt des Blockadebruchs während der Fahrt nach einem nicht blockierten Hafen, also außerhalb des Aktionsbereichs der Blockadeschiffe, nicht begangen werden kann. Mit dieser Vorschrift des Art. 19 ist gleichzeitig hinsichtlich der Blockade die früher vielfach in Theorie und Praxis, besonders von den Vereinigten Staaten von Amerika vertretene Lehre von der einheitlichen Reise (voyage continu) formell beseitigt worden. Eine weitere Konsequenz aus der Beschränkung der Möglichkeit eines Blockadebruchs auf den Aktionsbereich der Blockadeschiffe ist in Art. 20 nach der Richtung gezogen worden, daß ein Schiff, das unter Blockadebruch einen blockierten Hafen verlassen oder anzulaufen versucht hat, nur so lange der Beschlagnahme unterworfen wurde, als es durch ein Kriegschiff der blockierenden Streitmacht verfolgt wird. Damit ist die Verfolgung durch ein Kriegschiff des Gegners ausgeschlossen worden, das sich außerhalb des Aktionsbereichs der Blockadeschiffe befindet. Eine Beschlagnahme kann fernerhin nach Art. 20 auch durch ein zur blockierenden Streitmacht gehörendes Kriegschiff nicht mehr bewirkt werden, wenn die Verfolgung des neutralen Schiffes nicht nur unterbrochen, sondern endgültig aufgegeben war, oder wenn die Blockade aufgehoben worden ist und damit die in der Tatsache der Aufrechterhaltung

einer Blockade wurzelnden Befugnisse der Kriegspartei gegenüber den Neutralen ihr Ende erreicht haben.

Die Rechtsfolge des Blockadebruchs ist die Einziehung des Schiffs; auch die Ladung unterliegt der Einziehung, sofern nicht von dem Befrachter nachgewiesen wird, daß er zur Zeit der Verladung der Ware die Absicht des Blockadebruchs weder gekannt hat noch kennen konnte (Art. 21). Wird dieser Beweis erbracht, dann ist die Ladung freizugeben, sofern nicht die Bestimmungen über die Konterbande oder über den Widerstand gegen die Durchsuchung (nachstehend Ziff. 2 und 8) die Beschlagnahme rechtfertigen.

2. Kriegskonterbande.

Fast in noch höherem Maße als hinsichtlich der Blockade forderten die Interessen des neutralen Handels und der neutralen Schiffahrt seit langem gebieterisch eine Regelung des Konterbanderechts. Nach zwei Richtungen vornehmlich war eine Klarstellung erforderlich: einmal darüber, inwieweit der Kriegszustand allgemein eine Einschränkung der Handelsfreiheit der Neutralen zur Folge hat, und sodann darüber, in welchem Maße speziell die Handelsbeziehungen zwischen neutralen Häfen mit Waren bestimmter Art durch den Kriegszustand einer Modifikation unterworfen werden. Dem Bedürfnisse der Regelung des ersten Punktes verdankten die Begriffe der absoluten und der relativen Konterbande ihre Entstehung. In der zweiten Frage hatte hier wie bei der Blockade die Lehre von der einheitlichen Reise (voyage continu) bedeutungsvollen Einfluß gewonnen. Für beide Gruppen von Fragen fehlte jedoch seit Jahrhunderten das ordnende System und der einheitlich leitende Gesichtspunkt. Die Bestimmung der unter die Begriffe der absoluten und der relativen Konterbande fallenden Waren erfolgte völlig willkürlich je nach dem einseitigen Interessenstandpunkt der Kriegsparteien. Die Staatenübung und die unter den Staaten abgeschlossenen Verträge zeigen nach dieser Richtung ein Bild völliger Regellosigkeit. Die Lehre von der einheitlichen Reise wurde ins Extreme ausgebildet und bot auch hier wie bei der Blockade neben der Verfolgung des eigentlichen Kriegszweckes nicht selten eine willkommene Gelegenheit zur Vernichtung des neutralen Handels. Auch über andere Fragen des Konterbanderechts, z. B. über die Zulässigkeit der Konfiskation des die Konterbande befördernden Schiffes, die Behandlung des unverfänglichen Teiles der Ladung usw., bestanden in Doktrin und Praxis weitgehende Verschiedenheiten. Diese Verhältnisse, die durch die Handhabung des Konterbanderechts im russisch-japanischen Kriege wiederum eine grelle Beleuchtung erfahren hatten; gaben die Veranlassung, die Regelung der Kriegskonterbande in das Programm der Zweiten Haager Friedenskonferenz aufzunehmen. Von der englischen Delegation wurde im Laufe der Verhandlungen der Haager Konferenz ein Antrag auf völlige Beseitigung des Konterbandebegriffs gestellt. Gegen diesen Vorschlag verhielt sich jedoch eine Anzahl der Hauptseemächte, wie Deutschland, Frankreich, die Vereinigten Staaten von Amerika und Rußland, ablehnend; maßgebend für diese Stellungnahme war der von England weiterhin eingebrachte Vorschlag, wonach alle neutralen Fahrzeuge, welche für die feindlichen Streitkräfte Transporte ausführen, als Kriegschiffe betrachtet, mithin eine bedeutende Verschlechterung ihrer Rechtslage gegenüber der Beibehaltung der Kriegskonterbande erfahren sollten. Ein nach längeren Verhandlungen mit der Prüfung der Einzelheiten der Konterbandefrage

betrautes Unterkomitee sah daher von der Weiterverfolgung des englischen Antrages ab und stellte lediglich eine Liste der absoluten Kriegskonterbande auf; die weiteren Verhandlungen mußten abgebrochen werden, da eine Einigung über die übrigen Fragen des Konterbanderechts ausgeschlossen erschien.*)

Die Londoner Konferenz hat die Frage mit glücklicherem Erfolge wieder aufgenommen und eine vollständige und eingehende Regelung des Konterbanderechts nach den eingangs bezeichneten beiden Richtpunkten zustande gebracht. Diese in dem zweiten Kapitel der Deklaration, Art. 22 bis 44, getroffenen Festsetzungen dürfen mit denjenigen des ersten Kapitels über das Blockaderecht wohl als die wichtigsten Bestimmungen der Deklaration bezeichnet werden.

Als Hauptgrundsatz ist festgelegt worden, daß nur solche Gegenstände und Stoffe Kriegskonterbande sein können, die für kriegerische Zwecke verwendbar sind (Art. 27). Damit sind rein willkürliche, nur auf eine Schädigung des neutralen Handels abzielende Maßnahmen für die Zukunft ausgeschlossen. Neben dieser allgemeinen Eigenschaft muß die Ware im Einzelfalle eine ausgesprochen feindliche Bestimmung haben, um der Behandlung als Kriegskonterbande unterworfen werden zu können (Art. 30 und 33). Ausgehend von diesen beiden grundlegenden Bestimmungen hat die Konferenz sodann unter Beibehaltung des Begriffs der absoluten und relativen Konterbande je eine Liste derjenigen Gegenstände und Stoffe aufgestellt, welche ohne weiteres in jedem Kriege unter die beiden Kategorien fallen. Die Liste der absoluten Konterbandegüter, welche die einer ausschließlich kriegerischen Verwendung dienenden Gegenstände umfaßt, deckt sich mit dem von dem Unterkomitee der Zweiten Haager Friedenskonferenz aufgestellten Verzeichnisse. Als absolute Konterbande gelten nach Art. 22 für die Folge ohne weiteres:

1. Waffen jeder Art, mit Einschluß der Jagdwaffen, und ihre als solche kenntlichen Bestandteile; 2. Geschosse, Kartuschen und Patronen jeder Art sowie ihre als solche kenntlichen Bestandteile; 3. Schießpulver und Sprengstoffe, die besonders für den Krieg bestimmt sind; 4. Lafetten, Munitionswagen, Protzen, Proviantwagen, Feldschmieden und ihre als solche kenntlichen Bestandteile; 5. militärische, als solche kenntliche Kleidungs- und Ausrüstungsstücke; 6. militärisches, als solches kenntliches Geschirr jeder Art; 7. für den Krieg benutzbare Reit-, Zug- und Lasttiere; 8. Lagergerät und seine als solche kenntlichen Bestandteile; 9. Panzerplatten; 10. Kriegschiffe und sonstige Kriegsfahrzeuge sowie solche Bestandteile, die nach ihrer besonderen Beschaffenheit nur auf einem Kriegsfahrzeuge benutzt werden können; 11. Werkzeuge und Vorrichtungen, die ausschließlich zur Anfertigung von Kriegsmaterial oder zur Anfertigung und Ausbesserung von Waffen und von Landkriegs- oder Seekriegsmaterial hergestellt sind.

Die Liste der relativen Kriegskonterbande umfaßt solche Gegenstände und Stoffe, die an sich für kriegerische wie für friedliche Zwecke verwendbar sind (res ancipitis usus). Diese sind nach Art. 24:

1. Lebensmittel; 2. Furage und zur Viehfütterung geeignete Körnerfrüchte; 3. für militärische Zwecke geeignete Kleidungsstücke, Kleidungsstoffe und Schuhwerk;

*) Vgl. die Zusammenstellung der seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse S. 231 bis 260.

4. Gold und Silber, geprägt und in Barren, sowie Papiergeld (hierunter fallen nicht: Wechsel und Schecks); 5. für den Krieg verwendbare Fuhrwerke jeder Art und ihre Bestandteile; 6. Schiffe, Boote und Fahrzeuge jeder Art, Schwimmdocks und Vorrichtungen für Trockendocks sowie ihre Bestandteile; 7. festes oder rollendes Eisenbahnmaterial, Telegraphen-, Funkentelegraphen- und Telephonmaterial; 8. Luftschiffe und Flugmaschinen, ihre als solche kenntlichen Bestandteile sowie Zubehörstücke, Gegenstände und Stoffe, die erkennbar zur Luftschiffahrt oder zu Flugzwecken dienen sollen; 9. Feuerungsmaterial und Schmierstoffe; 10. Schießpulver und Sprengstoffe, die nicht besonders für den Krieg bestimmt sind; 11. Stacheldraht sowie die zu dessen Befestigung und Zerschneidung dienenden Werkzeuge; 12. Hufeisen und Hufschmiedegerät; 13. Geschirr und Sattelzeug; 14. Doppelgläser, Fernrohre, Chronometer und nautische Instrumente aller Art.

Bezüglich der in diese beiden Listen aufgenommenen Gegenstände bedarf es im Kriegsfalle keiner weiteren Bekanntmachung durch die Kriegsparteien; alle hierunter fallenden Waren unterliegen bei Nachweis ihrer feindlichen Bestimmung ohne weiteres der Behandlung als Kriegskonterbande. Diese feindliche Bestimmung wurde für die beiden Gruppen der Konterbandegüter verschieden geregelt. Bei der absoluten Kriegskonterbande ist diese Eigenschaft den betreffenden Gegenständen schon dann beigelegt worden, wenn ihre Bestimmung allgemein das feindliche oder vom Feinde besetzte Gebiet oder die feindliche Streitmacht ist (Art. 30). Auf den tatsächlichen Verwendungszweck kommt es hierbei nicht an. Bei der relativen Kriegskonterbande dagegen ist diese feindliche Bestimmung erst dann als vorliegend angenommen worden, wenn die betreffenden Gegenstände tatsächlich für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates — nicht auch der Kommunalbehörden oder sonstigen Selbstverwaltungskörper — bestimmt sind. Dabei ist für die relative Kriegskonterbande eine weitere Beschränkung nach der Richtung vorgesehen, daß Gegenstände dieser Art trotz ihrer Bestimmung für den Gebrauch der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates dann nicht der Behandlung als Kriegskonterbande unterworfen sein sollen, wenn ihre Benutzung für den derzeitigen Krieg nach Ausweis der Umstände ausgeschlossen ist. Hierher würden beispielsweise solche Sendungen gehören, die im Falle eines europäischen Krieges an die Verwaltungsstellen der nicht beteiligten Kolonien des Gegners gerichtet sind. Diese Beschränkung gilt jedoch nicht für Gold-, Silber- und Papiergeldsendungen; sind diese Gegenstände nachweisbar für den Gebrauch der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates bestimmt, so fallen sie wegen ihrer leichten Verwertbarkeit für den Krieg stets unter den Begriff der relativen Kriegskonterbande (Art. 33, Schlußsatz).

Den Nachweis der feindlichen Bestimmung hat in allen Fällen der Kaptor zu erbringen. Bei der absoluten Konterbande gilt dieser Beweis nach der in Art. 31 aufgestellten Präsumtion als endgültig, unter Ausschluß jeglichen Gegenbeweises, geliefert:

1. wenn die Ware nach den Schiffspapieren in einem feindlichen oder vom Feinde besetzten Hafen (Art. 30) ausgeladen oder der feindlichen Streitmacht geliefert werden soll;

2. wenn das Schiff nur feindliche Häfen anlaufen soll, oder wenn es einen feindlichen Hafen berühren oder zu der feindlichen Streitmacht stoßen soll, bevor es

den neutralen Hafen erreicht, wohin die Ware urkundlich bestimmt ist. Der Grund für die in dem zweiten Falle getroffene Festsetzung lag für die Konferenz in der Wahrscheinlichkeit, daß die Waren ihren Bestimmungsort, den neutralen Hafen, nicht erreichen, sondern in dem feindlichen Zwischenhafen wegen des hier durch den Verkauf zu erzielenden größeren Gewinns abgesetzt oder von den feindlichen Behörden requiriert werden.

Bei der relativen Konterbande wird die Bestimmung für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates dann vermutet, wenn die Sendung entweder an die feindlichen Behörden oder an einen im feindlichen Lande ansässigen Händler gerichtet ist, von dem es feststeht, daß er dem Feinde Gegenstände und Stoffe dieser Art liefert. Das gleiche gilt für eine Sendung, die nach einem befestigten Platz des Feindes oder nach einem anderen der feindlichen Streitmacht als Operations- oder Ausrüstungsbasis dienenden Platz bestimmt ist; diese Vermutung findet jedoch keine Anwendung auf das Kauffahrteischiff selbst, das nach einem dieser Plätze fährt und dessen Eigenschaft als Konterbande bewiesen werden soll (Art. 34). Treffen abgesehen von dem letzteren Falle die erwähnten Voraussetzungen zu, so hat der Kaptor einen weiteren Beweis für die feindliche Bestimmung der relativen Konterbande nicht zu erbringen. Die Beweislast darüber, daß trotz der Adressierung der Sendung an die feindlichen Behörden oder an einen Kriegslieferanten die Gegenstände nicht zum feindlichen Gebrauche bestimmt sind, trifft den Reklamanten.

Die von der Konferenz aufgestellten Listen der absoluten und relativen Konterbande können von den Staaten schon im Frieden oder auch erst im Kriegsfalle durch Aufnahme neuer Gegenstände erweitert werden, die entweder ausschließlich für den Krieg (absolute Konterbande) oder für kriegerische und friedliche Zwecke (relative Konterbande) verwendbar sind. Derartige neu hinzugefügte Gegenstände unterliegen der Behandlung als Kriegskonterbande jedoch erst dann, wenn die Erklärung über die Aufnahme in die beiden Listen gehörig bekanntgegeben worden ist; diese Bekanntgabe hat im Frieden an die Regierungen der anderen Mächte oder an deren bei der erklärenden Macht beglaubigte Vertreter zu erfolgen; findet die Bekanntgabe erst nach Beginn der Feindseligkeiten statt, so ist sie nur an die neutralen Mächte zu richten (Art. 23 und 25). Hinsichtlich derjenigen Güter, die auf diese Weise nachträglich in die Liste der absoluten Konterbande aufgenommen worden sind, unterliegt die für diese Aufnahme bestehende Voraussetzung der ausschließlichen Verwendung für kriegerische Zwecke im Streitfalle der Nachprüfung durch den internationalen Prisenhof. Gelangt dieser zu der Überzeugung, daß die neu aufgenommenen Gegenstände wegen der Möglichkeit der Verwendung für friedliche Zwecke nur der Liste der relativen Kriegskonterbande hätten hinzugefügt werden dürfen, so können die für die Beförderung der Konterbande festgesetzten Rechtsfolgen von dem Prisenhofe nur bei Vorliegen der für die relative Konterbande erschwerten Voraussetzungen, also unter anderem erst bei Nachweis der tatsächlichen Verwendung für feindliche Zwecke ausgesprochen werden.

Ebenso wie die Erweiterung ist den Mächten auch eine Einschränkung der beiden Konterbandelisten freigestellt worden; ein derartiger Verzicht ist in gleicher Weise bekanntzugeben wie die Erweiterung der Listen (Art. 26).

Neben den beiden Listen der Konterbandegüter hat die Konferenz im Interesse

des Handels und der Schiffahrt noch eine dritte, sogenannte freie Liste aufgestellt, welche diejenigen Gegenstände aufzählt, die niemals als Kriegskonterbande erklärt werden dürfen. Diese Gegenstände sind nach Art. 28 folgende:

1. Rohbaumwolle, Rohwolle, Rohseide, rohe Jute, roher Flachs, roher Hanf und andere Rohstoffe der Textilindustrie sowie die daraus gesponnenen Garne; 2. ölhaltige Nüsse und Sämereien, Kopra; 3. Kautschuk, Harz, Gummi und Lack, Hopfen; 4. rohe Felle, Hörner, Knochen und Elfenbein; 5. natürlicher und künstlicher Dünger, mit Einschluß der für die Landwirtschaft verwendbaren Nitrate und Phosphate; 6. Erze; 7. Erde, Ton, Kalk, Kreide, Steine mit Einschluß des Marmors, Ziegelsteine, Schiefer und Dachziegel; 8. Porzellan- und Glaswaren; 9. Papier und die zu seiner Herstellung zubereiteten Stoffe; 10. Seife, Farbe mit Einschluß der ausschließlich zu ihrer Herstellung bestimmten Materialien und Firnis; 11. Chlorkalk, Soda, Ätznatron, schwefelsaures Natron in Kuchen, Ammoniak, schwefelsaures Ammoniak und Kupfervitriol; 12. Maschinen für Landwirtschaft, für Bergbau, für Textilindustrie und für Buchdruckerei; 13. Edelsteine, Halbedelsteine, Perlen, Perlmutter und Korallen; 14. Turm- und Wanduhren, Standuhren und Taschenuhren außer Chronometern; 15. Mode- und Galanteriewaren; 16. Federn jeder Art, Haare und Borsten; 17. Gegenstände zur Wohnungseinrichtung und zum Wohnungsschmuck; Bureaumöbel und Bureaubedarf.

Außer diesen in die sogenannte freie Liste aufgenommenen Waren sind aus anderen Erwägungen heraus von der Konferenz noch zwei Gruppen von Gegenständen von der Unterstellung unter den Begriff der Kriegskonterbande ausgenommen worden:

Im Hinblick auf die Immunität, die den Lazarettschiffen durch das von der Zweiten Haager Friedenskonferenz beschlossene Abkommen über die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg gewährt wurde, ist in Art. 29, Ziff. 1 bestimmt worden, daß auch die auf gewöhnlichen neutralen Schiffen beförderten Gegenstände und Stoffe, die ausschließlich zur Pflege der Kranken und Verwundeten dienen, nicht als Konterbande behandelt werden dürfen. Gegenstände dieser Art dürfen von den Kriegführenden nur ausnahmsweise bei Vorliegen der nachstehenden zwei Voraussetzungen weggenommen werden: einmal wenn sie für das feindliche oder vom Feinde besetzte Gebiet oder für die feindliche Streitmacht bestimmt sind, und wenn weiterhin gewichtige militärische Erfordernisse, wie z. B. dringender Bedarf an Bord der Kriegschiffe, die Wegnahme notwendig machen. Für die unter diesen Umständen weggenommenen Gegenstände muß von dem Kriegführenden volle Entschädigung gewährt werden (Art. 29, Abs. 1).

Die zweite Gruppe dieser von der Unterstellung unter die Rechtsregeln der Kriegskonterbande ausgenommenen Güter betrifft solche Gegenstände und Stoffe, die zum Gebrauche des Schiffes oder zum Gebrauche der Besatzung oder Passagiere eines Schiffes während der Reise bestimmt sind (Art. 29, Abs. 2).

Der gewaltige Vorteil, der für den neutralen Handel und die neutrale Schiffahrt in der Aufstellung der beiden Listen über die relative und absolute Konterbande und der sogenannten freien Liste liegt, bedarf keines Beweises. Der neutrale Handel ist in Zukunft bei jedem Seekriege in die Lage versetzt, seine Dispositionen unter Rücksicht und im Vertrauen auf die Bestimmungen dieser Deklaration zu treffen,

ohne Überraschungen von seiten der Kriegführenden befürchten zu müssen. Diese günstige Stellung des neutralen Handels wird auch durch die den kriegführenden Staaten im Interesse der Erfassung künftiger, für den Krieg verwertbarer Erfindungen zugestandene Ergänzung der Listen der absoluten und relativen Kriegskonterbande nicht beeinträchtigt; denn die in Ausübung dieser Befugnis allenfalls vorgenommene Erweiterung des Kreises der Konterbandegüter vermag Rechtswirkungen gegenüber den Neutralen erst mit der erfolgten Bekanntgabe zu erzeugen. Hat das neutrale Schiff von einer derartigen ergänzenden Konterbandeerklärung keine Kenntnis erhalten, so sind nach Art. 43 der Deklaration die für die Beförderung von Konterbande vorgesehenen Rechtsfolgen auf dieses Schiff nicht anwendbar. Ergibt sich für den Kriegführenden die Notwendigkeit, derartige Gegenstände gleichwohl wegzunehmen, so hat er hierfür volle Entschädigung zu leisten. Das gleiche gilt, wenn der Kapitän von der Konterbandeerklärung Kenntnis erlangt hat, die Gegenstände der Konterbande aber noch nicht hat ausladen können. Zugunsten des Kaptors ist zwar in Art. 43, Abs. 2 der Satz aufgestellt worden, daß bei einem Schiff dann Kenntnis von der Konterbandeerklärung anzunehmen ist, wenn es einen neutralen Hafen nach Ablauf einer angemessenen Zeit seit Bekanntgabe der Erklärung an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat. Gegen diese Vermutung ist aber dem neutralen Schiffe der Gegenbeweis offen gelassen. Die Interessen der Neutralen sind also nach dieser Richtung durch die von der Londoner Konferenz getroffene Regelung vollauf gewahrt worden.

Wie hinsichtlich der Konterbandegüter, so hat die Konferenz auch in der bisher überaus strittigen Frage Klarheit geschaffen, wo und wann ein neutrales, Konterbande beförderndes Schiff der Beschlagnahme unterliegt. Wie oben erwähnt, hatte nach dieser Richtung die Lehre von der einheitlichen Reise (voyage continu) eine weitgehende Bedeutung erlangt. Diese Lehre hatte in ihrer extremsten Ausdehnung ein Schiff der Beschlagnahme nicht nur während der ganzen Fahrt bis zur Löschung der Konterbande unterworfen, ohne Rücksicht darauf, ob diese in einem neutralen oder in einem feindlichen Hafen vorgenommen werden sollte, sondern sie hatte die Beschlagnahme auch noch während der Rückreise nach vollendeter Beförderung der Konterbande für zulässig erklärt. Diese letztere aus der Lehre von der einheitlichen Reise abgeleitete Konsequenz ist von der Konferenz in Art. 38 abgelehnt worden. Abgesehen hiervon hat sich die Konferenz im übrigen angesichts des zutage getretenen Widerstreits der Ansichten über die völlige Beseitigung der einheitlichen Reise einerseits und über deren Beibehaltung anderseits genötigt gesehen, einen Mittelweg einzuschlagen, um überhaupt zu einer Regelung der Frage zu gelangen. Trotz dieses notwendigen Kompromisses entbehrt die schließlich zustande gekommene Vereinbarung doch nicht der inneren Folgerichtigkeit.

Für zwei Fälle wurde die Lehre von der Einheitlichkeit der Reise beibehalten und folgeweise die endgültige Bestimmung der Ware und nicht diejenige des Schiffs als ausschlaggebend und die Zulässigkeit der Beschlagnahme des Schiffs begründend festgesetzt.

Der erste Fall betrifft die Beförderung von Kriegskonterbande, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob es sich um absolute oder um relative Konterbande handelt, die für ein feindliches Gebiet bestimmt ist, das keine Seegrenzen hat (Art. 36). Da die für

ein feindliches Gebiet ohne Seegrenzen bestimmte Konterbande naturgemäß in einem neutralen Hafen gelöscht werden muß und nur durch Weiterbeförderung auf dem Landwege in das feindliche Gebiet gelangen kann, hätte die Beseitigung der Lehre von der einheitlichen Reise und die Anerkennung des Prinzips, daß die endgültige Bestimmung des Schiffs entscheidend sein soll, zugunsten eines solchen Staates die völlige Freigabe des Konterbandehandels zur Folge gehabt. Ein solches Ergebnis wollte die Konferenz vermeiden. Selbstverständlich muß auch in diesem Falle, soweit es sich um die Beförderung von relativer Konterbande handelt, der hierfür allgemein geforderte Nachweis der Bestimmung für den Gebrauch der Streitmacht oder die Verwaltungsstellen des Staates erbracht und weiterhin dargetan werden, daß die nach Art. 33 die Beschlagnahme der relativen Konterbande trotzdem ausschließenden Umstände nicht vorliegen.

Der zweite Fall, in welchem die Lehre von der einheitlichen Reise auch für die Kriegführenden, deren Gebiet an die See angrenzt, beibehalten wurde, bezieht sich auf die Beförderung von absoluter Konterbande (Art. 30). Hinsichtlich der absoluten Konterbande ist demnach die jeweilige Bestimmung der Ware allgemein maßgebend; es begründet keinen Unterschied, ob die absolute Konterbande durch das Schiff selbst dem Feinde zugeführt, oder ob sie in einem neutralen Zwischenhafen gelöscht und durch Umladung auf ein anderes Schiff oder auf dem Landwege in das feindliche Gebiet gebracht werden soll. Diese Regelung wurde für die absolute Konterbande von der Konferenz aus dem Grunde für zweckmäßig gehalten, weil die Weiterbeförderung der in einem neutralen Hafen ausgeladenen, ausschließlich für Kriegszwecke bestimmten Gegenstände leicht diplomatische Verwicklungen zwischen der anderen Kriegspartei und dem betreffenden neutralen Staate zur Folge haben könnte, wenn auch eine Verpflichtung des neutralen Staates zur Verhinderung des Konterbandehandels seiner Angehörigen nicht besteht.

Für die Zuführung von relativer Kriegskonterbande wurde dagegen, soweit nicht der vorerwähnte Ausnahmefall der Beförderung in ein feindliches Gebiet ohne Seegrenze in Frage kommt, die Lehre von der einheitlichen Reise allgemein aufgegeben (Art. 35). Bei der relativen Konterbande ist also nicht die endgültige Bestimmung der Ware, sondern diejenige des Schiffs maßgebend; die Beschlagnahme der relativen Konterbande ist somit nur zulässig auf einem Schiffe, das sich auf der Fahrt nach dem feindlichen oder vom Feinde besetzten Gebiete oder zur feindlichen Streitmacht befindet und das diese Gegenstände nicht in einem neutralen Zwischenhafen ausladen soll. Ist das Schiff nach einem neutralen Hafen bestimmt, so treffen die an die Beförderung der relativen Konterbande geknüpften Rechtsfolgen nicht ein, auch wenn die Waren durch Umladung in dem neutralen Hafen auf dem See- oder Landwege in das feindliche Gebiet weiterbefördert werden sollen. Diese unterschiedliche Behandlung der Zufuhr von relativer und von absoluter Kriegskonterbande wurde von der Konferenz im Hinblick darauf für gerechtfertigt angesehen, daß hier die bei dem Zwischenhandel mit absoluter Konterbande zu erwartenden Reibungen zwischen dem Gegner und der Regierung des neutralen Zwischenhandelsstaates in gleichem Maße nicht zu befürchten sind und daß weiterhin der Nachweis über die endgültige feindliche Bestimmung der in einem neutralen Hafen ausgeladenen relativen Konterbande bei den

für diese Beweisführung in Art. 33 vorgesehenen gesteigerten Anforderungen für den Kaptor mit ganz erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist.

Entbehrt somit die von der Konferenz hinsichtlich der Lehre von der einheitlichen Reise je nach der Art der beförderten Gegenstände verschieden getroffene Regelung nicht der inneren Begründung, so läßt sich anderseits auch nicht einwenden, daß die bei der Kriegskonterbande teilweise durchgesetzte Anerkennung dieser Lehre mit der bei der Blockade vorgenommenen Abschaffung der gleichen Theorie in Widerspruch stehe. Die Begehung des Delikts des Blockadebruchs ist auf ein bestimmtes Meeresgebiet, den Aktionsbereich der Blockadeschiffe, beschränkt; das Delikt kann außerhalb dieses Gebiets nicht begangen werden; mithin fehlt es hier für die Beibehaltung der Lehre von der einheitlichen Reise und der daraus folgenden Zulässigkeit der Beschlagnahme des Schiffs während der ganzen Dauer der Reise bis zu dem feindlichen Hafen an der notwendigen Grundlage. Bei der Beförderung von absoluter oder relativer Konterbande wird das als Unterstützung des Gegners sich darstellende Delikt bei Vorliegen der in den Art. 30, 33 und 36 geforderten feindlichen Bestimmung der Waren während der ganzen Dauer der Reise bis zur Entladung in einem feindlichen oder neutralen Hafen begangen. Es ist daher im Art. 37 auch folgerichtig angeordnet worden, daß ein solches neutrales Kauffahrteischiff während der ganzen Dauer der Reise der Beschlagnahme unterliegt, auch wenn es die Absicht hatte, vor der Erreichung der feindlichen Bestimmung einen Zwischenhafen anzulaufen. Im Zusammenhange damit ist zur Vermeidung ungerechtfertigter Beschlagnahmen im Interesse des neutralen Handels den Schiffspapieren in Ansehung der Fahrt des Schiffs — bei relativer Konterbande auch in Ansehung des Orts der Ausladung der Waren — volle Beweiskraft zugesprochen worden. Nur für den Fall der offensichtlichen, nicht hinreichend begründeten Abweichung des Schiffs von der nach den Schiffspapieren einzuhaltenden Fahrt wurde eine Ausnahme von dieser Beweisregel vorgesehen (Art. 32 und 35 Abs. 2). Ergibt sich bei der Anhaltung und Durchsuchung eines Schiffs, daß die Schiffspapiere über die Bestimmung des Schiffs und über den Ort der Ausladung der Waren unrichtige Angaben enthalten, dann entfällt naturgemäß die volle Beweiskraft dieser Papiere insoweit, als die in ihnen enthaltenen Angaben der Wirklichkeit nicht entsprechen.

Die Rechtsfolgen der Beförderung von Kriegskonterbande wurden in folgender Weise festgesetzt:

Die Gegenstände der Konterbande sowie die übrigen dem Eigentümer der Konterbande gehörenden, an Bord desselben Schiffs befindlichen Waren unterliegen der Einziehung (Art. 39 und 42). Wenn das Schiff von dem Ausbruch des Krieges keine Kenntnis erlangt, oder wenn der Kapitän zwar den Beginn der Feindseligkeiten erfahren hatte, aber noch nicht in der Lage war, die Gegenstände der Konterbande auszuladen, so können diese nur gegen Entschädigung eingezogen werden; das Schiff und der Rest der Ladung ist von der Einziehung befreit. Daß das Schiff den Kriegszustand gekannt hat, wird angenommen, wenn es einen feindlichen Hafen nach Beginn der Feindseligkeiten oder einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe des Beginns der Feindseligkeiten an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat (Art. 43).

Das die Konterbande befördernde Schiff unterliegt gleichfalls der Bestrafung.

Diese Strafe ist verschieden bemessen worden, je nachdem die Menge der Konterbande in einem bestimmten Verhältnis zu der übrigen Ladung des Schiffs steht. Macht die Konterbande nach Wert, Gewicht, Umfang oder Fracht mehr als die Hälfte der Ladung aus, so unterliegt das Schiff der Einziehung (Art. 40). Es genügt, wenn die Konterbande sich nach einem der bezeichneten Maßstäbe auf mehr als die Hälfte der Ladung beziffert. Von der Strafe der Einziehung bleibt das Schiff nur dann befreit, wenn die Voraussetzungen des Art. 43 (Unkenntnis von dem Kriegsausbruch usw.) zutreffen. In diesem Falle unterliegt auch der dem Eigentümer der Konterbande gehörende unverfängliche Teil der Ladung des Schiffs nicht der Einziehung (Art. 43 Abs. 1 im Zusammenhalt mit Art. 42).

Erreicht die Konterbande nicht die bezeichnete Verhältniszahl der Gesamtladung des Schiffes, so wird das Schiff zwar freigelassen, es hat aber die durch das Verfahren vor der nationalen Prisengerichtsbarkeit sowie die durch die Erhaltung von Schiff und Ladung während der Untersuchung entstehenden Kosten, einschließlich der eventuellen Unterhaltungskosten für die Besatzung, zu tragen (Art. 40 und 41). Von dieser Erstattungspflicht ist das Schiff dann befreit, wenn es von dem Ausbruch der Feindseligkeiten nach den in Art. 43 normierten Voraussetzungen keine Kenntnis hatte. Außerdem kann es diesen Nachteilen dadurch entgehen, daß sich der Kapitän des Schiffs bereit erklärt, die Konterbande dem Schiffe der Kriegführenden zu überliefern (Art. 44). Das neutrale Schiff hat jedoch keinen Rechtsanspruch auf ein derartiges Verfahren; die Entscheidung über die Abgabe der Konterbande ruht in dem Ermessen des Kommandanten des Kriegschiffs; wird dem neutralen Schiffe die Abgabe gestattet, so darf es seine Fahrt ungehindert fortsetzen. Das Kriegschiff kann die abgegebene Konterbande an Bord nehmen oder zerstören. Da die Rechtmäßigkeit des Vorgehens des Kriegschiffs auch in diesem Falle noch nachträglich durch prisengerichtliches Verfahren festzustellen ist, hat zur Sicherung des Beweises der Kapitän des Schiffs dem nehmenden Kriegschiff beglaubigte Abschrift aller zweckdienlichen Papiere zu übergeben; außerdem ist die Übergabe der Waren von dem nehmenden Kriegschiff in dem Tagebuch des angehaltenen Schiffs zu vermerken.

3. Neutralitätswidrige Unterstützung.

Außer durch Zuführung von Kriegskonterbande oder durch Bruch einer Blockade können neutrale Schiffe einem Kriegführenden auch dadurch Unterstützung gewähren, daß sie ihm Dienste anderer Art, wie z. B. die Beförderung von Truppenabteilungen, Übermittlung von Nachrichten usw., leisten. Die Frage, welche Rechtsfolgen ein derartiges Verhalten nach sich zieht, hatte bereits die Zweite Haager Friedenskonferenz gelegentlich der Verhandlungen über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe beschäftigt. Ein Vorschlag der englischen Delegation wollte damals alle diese neutralen Schiffe, welche einer Kriegspartei eine derartige neutralitätswidrige Unterstützung (assistance hostile) gewähren, als sogenannte Hilfsschiffe (vaisseaux auxiliaires) gekennzeichnet und in der rechtlichen Behandlung vollständig den eigentlichen Kriegschiffen gleichgestellt wissen. Diesen Schiffen gegenüber wäre alsdann bei Annahme des englischen Antrages nicht nur das prisengerichtliche Verfahren in Wegfall gekommen, sondern sie hätten in jeder Beziehung die Geschicke eines Kriegschiffs geteilt. Zur

Vermeidung der hierdurch bedingten erheblichen Verschlechterung der Rechtslage dieser Schiffe wurde der englische Antrag im Laufe der Verhandlungen zurückgezogen.*)

Auch die Londoner Konferenz hat von einer Wiederaufnahme dieses Vorschlags Abstand genommen. Die neutralitätswidrigen Dienste wurden in dem dritten Kapitel der Deklaration, Art. 45 bis 47, in zwei Kategorien unterschieden und die Rechtsfolgen für diese beiden Gruppen verschieden normiert.

Die erste durch Art. 45 geregelte Gruppe umfaßt die bisher gewöhnlich unter der Bezeichnung der quasi Konterbande zusammengefaßten Dienstleistungen. Sie schließt wiederum zwei Fälle in sich:

Einmal sind als hierher gehörig diejenigen Fahrten bezeichnet worden, die ein neutrales Schiff eigens entweder zum Zwecke der Beförderung einzelner in die feindliche Streitmacht eingereihter Personen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes ausführt (Art. 45, Ziff. 1). Eine solche besondere Reise eines Schiffes wird dann anzunehmen sein, wenn und soweit sie sich nicht in dem Rahmen der regelmäßigen Fahrten des Schiffes hält. Zu den in die feindliche Streitmacht eingereihten Personen sind diejenigen Dienstpflichtigen nicht zu rechnen, die lediglich zu den Waffen einberufen sind und in Befolgung des Gestellungsbefehls sich in die Heimat zurückbegeben. Durch die Beförderung solcher Personen macht sich das Schiff keiner neutralitätswidrigen Unterstützung schuldig. Nach Beendigung der Reise kann das Schiff im übrigen für Dienstleistungen dieser Art allgemein ebenso wie bei der Beförderung von Konterbande nicht mehr verantwortlich gemacht werden.

Der andere im Art. 45 erwähnte Fall betrifft solche neutralen Schiffe, welche mit Wissen des Eigentümers, des Charterers oder des Kapitäns eine geschlossene Truppenabteilung oder eine oder mehrere Personen an Bord haben, die während der Fahrt die Operationen des Feindes unmittelbar, z. B. durch Signale, unterstützen.

Die zweite durch Art. 46 geregelte Gruppe umfaßt die schwereren Verstöße gegen die Pflichten der Neutralität. Als solche wurden bezeichnet: erstens die unmittelbare Beteiligung des Schiffs an den Feindseligkeiten, ferner die Unterstellung des Schiffs unter den Befehl oder unter die Aufsicht eines von der feindlichen Regierung an Bord gesetzten Agenten, die Charterung durch die feindliche Regierung, z. B. als Kohlen-, Proviant- oder Werkstättenschiff, und endlich die ausschließliche Bestimmung des Schiffs zur Beförderung feindlicher Truppen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes. Der Unterschied zwischen der hier erwähnten und der im Art. 45 geregelten Truppen- und Nachrichtenbeförderung besteht darin, daß es sich in den durch Art. 46 betroffenen Fällen um eine ausschließliche und dauernde Verwendung des Schiffs zu dem fraglichen Zwecke handelt und daß weiterhin eine Verletzung der Neutralitätspflichten so lange stattfindet, als diese Zweckbestimmung des Schiffes zutrifft, gleichviel ob das Schiff im gegebenen Augenblick tatsächlich zur Beförderung von Nachrichten oder feindlichen Truppen gedient hat oder nicht.

Die an diese Verletzung der Neutralität geknüpften Strafen sind in folgender Weise festgesetzt worden:

*) Vgl. hierüber die Zusammenstellung der seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der Zweiten Haager Friedenskonferenz Seite 162 ff., 174 ff. und 182.

Bei den leichteren durch Art. 45 normierten Verstößen gegen die Neutralitätspflichten ist dem Schiffe zwar der neutrale Charakter belassen, dagegen ist es der Einziehung und überhaupt derjenigen Behandlung unterworfen worden, welche gegen ein neutrales, der Einziehung wegen Konterbande unterliegendes Schiff für zulässig erklärt worden ist. Diese Rechtsfolge tritt dann nicht ein, wenn das Schiff zu der Zeit, wo es auf See betroffen wurde, von dem Ausbruch der Feindseligkeiten keine Kenntnis hatte; die Voraussetzungen für die Straflosigkeit sind die gleichen, wie sie für die Beförderung von Konterbande in demselben Falle in Art. 43 festgesetzt worden sind.

Durch die schwereren Neutralitätsverletzungen der im Art. 46 bezeichneten Art wird das Schiff seines neutralen Charakters entkleidet und der Behandlung als feindliches Kauffahrteischiff unterworfen.

Die wichtigste Konsequenz aus diesen verschieden abgestuften Rechtsfolgen besteht darin, daß ein neutrales Schiff, das eine der leichteren Neutralitätsverletzungen des Art. 45 begangen hat, nur dann ausnahmsweise zerstört werden darf, wenn die in dem vierten Kapitel der Deklaration festgesetzten, nachstehend unter Ziff. 4 erläuterten Voraussetzungen zutreffen. Da die Bestimmungen dieses Kapitels aber auf feindliche Kauffahrteischiffe keine Anwendung finden, entbehren mithin die wegen einer schwereren Verletzung der Neutralitätspflichten nach Art. 46 ihres neutralen Charakters verlustig gegangenen Schiffe gleichfalls des erhöhten Schutzes gegen die Vernichtung. Eine weitere Folge ist die, daß die an Bord der nach Art. 46 zu beurteilenden Schiffe vorgefundenen feindlichen Waren durch die Flagge des Schiffes, die als neutrale nicht mehr anzuerkennen ist, vor der Wegnahme nicht geschützt sind. Hierbei greift auch die in Art. 59 aufgestellte Vermutung für den feindlichen Charakter der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren Platz. Endlich entbehren die unter Art. 46 fallenden Schiffe in einem erheblichen Maße der erhöhten Rechtsgarantie der Aburteilung durch den internationalen Prisenhof. Da das Schiff als feindliches Kauffahrteischiff gilt, ist die Zuständigkeit des internationalen Prisenhofes im allgemeinen nicht begründet. Nach Art. 3, Ziff. 1 und 2b des Abkommens über die Errichtung des internationalen Prisenhofes wäre dieser nur insoweit zur Entscheidung berufen, als die neutrale Eigenschaft des Schiffes behauptet, also das Vorliegen einer der im Art. 46 aufgezählten Tatbestandsmerkmale bestritten wird oder sofern die Wegnahme des Schiffes in den Küstengewässern einer neutralen Macht vorgenommen worden ist.

Im übrigen ist als gleichmäßige Rechtsfolge für beide Gruppen der neutralitätswidrigen Unterstützung in Übereinstimmung mit der für die Beförderung von Konterbande in Art. 42 getroffenen Anordnung bestimmt worden, daß die dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren mit dem Schiffe der Einziehung unterliegen.

Im Anschlusse an diese Bestimmungen über die Behandlung der quasi Konterbande wurde von der Konferenz die Rechtsstellung der sogenannten Konterbande-Personen geregelt. Bisher waren die Anschauungen darüber geteilt, ob die Herausgabe solcher Personen mit Recht verlangt und durchgesetzt werden könne. Die Konferenz hat die Frage dahin entschieden, daß auf alle Fälle die in die feindliche Streitmacht eingereihten Personen zu Kriegsgefangenen gemacht werden können, auch wenn das neutrale Schiff selbst, z. B. wegen Unkenntnis des Kapitäns über die Eigenschaft der betreffenden Personen oder über den Ausbruch der Feindseligkeiten, der Be-

schlagnahme nicht unterworfen sein sollte (Art. 47). Fälle dieser Art unterliegen im Hinblick auf die Kompetenzabgrenzung in Art. 3 des Abkommens über den Prisenhof gleichfalls nicht der Entscheidung durch den internationalen Gerichtshof. Aus diesem Grunde hat die Konferenz davon abgesehen, irgendwelche Rechtsfolgen für etwaige Mißgriffe festzusetzen, die darin liegen können, daß die Eigenschaft dieser Personen im Einzelfalle von dem Kriegschiffe unrichtig beurteilt worden ist. Die Genugtuung für die in der ungerechtfertigten Gefangennahme solcher Personen unter Umständen liegende Nichtachtung der Neutralität des Schiffes seitens eines Kriegführenden wäre im diplomatischen Wege zu erwirken.

4. Zerstörung neutraler Prisen.

Aus dem allgemein anerkannten Satze des Seekriegsrechts, daß die Rechtmäßigkeit der Aufbringung feindlicher oder neutraler Schiffe und Waren durch prisengerichtliches Urteil festzustellen ist, wurde verschiedentlich die Folgerung abgeleitet, daß der Kaptor sich jeglicher Verwertung oder Zerstörung des aufgebrachten fremden Eigentums zu enthalten hätte, bis die Beschlagnahme in dem prisengerichtlichen Verfahren als zu Recht erfolgt anerkannt ist. Da die strenge Durchführung dieses Grundsatzes jedoch eine ganz wesentliche Beeinträchtigung der Interessen der Kriegführenden zur Folge haben müßte, hatten alle Nationen schon bisher die ausnahmsweise Zerstörung der Prisen vorbehaltlich der Nachholung des prisengerichtlichen Verfahrens zugelassen. Während jedoch nach der einen Ansicht, die insbesondere von den kontinentalen Staaten vertreten wurde, die Zulässigkeit der Vernichtung auch auf neutrale Prisen ausgedehnt wurde, war sie nach einer entgegengesetzten Theorie, zu deren Anhängern England und die Vereinigten Staaten von Amerika gehörten, auf die feindlichen Prisen beschränkt worden.

Wie so viele Streitpunkte des Seekriegsrechts war auch diese Frage durch den russisch-japanischen Krieg wieder in den Mittelpunkt der Erörterungen gestellt worden. Ihre Regelung war daher in das Programm der Zweiten Haager Friedenskonferenz aufgenommen worden, konnte aber wegen des Widerstreites der prinzipiellen Anschauungen nicht herbeigeführt werden.*)

Diese Lösung ist nunmehr der Londoner Konferenz gelungen; die vereinbarten Bestimmungen sind in dem vierten Kapitel, Art. 48 bis 54, niedergelegt.

Zur Regel ist der Satz erhoben worden, daß ein beschlagnahmtes neutrales Schiff vor der Aburteilung nicht zerstört werden darf (Art. 48). Nur für Ausnahmefälle ist die Zerstörung gestattet, jedoch an das Vorliegen der doppelten Voraussetzung geknüpft worden, daß einmal das beschlagnahmte Schiff der Einziehung unterlegen wäre und daß weiterhin die Verbringung der neutralen Prise in einen Hafen das Kriegschiff entweder einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der Operationen, worin es derzeit begriffen war, beeinträchtigen konnte (Art. 49). Beide Voraussetzungen sind kumulativ; entfällt eine der beiden, so tritt das im Art. 48 ausgesprochene Verbot der Zerstörung wieder in Kraft; die verbotswidrig vorgenommene Zerstörung verpflichtet zum Schadenersatz.

---

*) Vgl. die Zusammenstellung der seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der Zweiten Haager Friedenskonferenz, S. 269 bis 287.

Auf Grund der ersten Voraussetzung können solche neutralen Schiffe zerstört werden, welche entweder einen Blockadebruch begangen haben oder Konterbande befördern, die mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht, oder sich eine neutralitätswidrige Unterstützung zuschulden kommen lassen, die neutrale Flagge zu Unrecht führen — wobei auch die Bestimmungen des fünften Kapitels über den Flaggenwechsel von Bedeutung sind —, oder welche endlich der rechtmäßigen Ausübung des Anhaltungs-, Durchsuchungs- oder Beschlagnahmerechts gewaltsamen Widerstand entgegensetzen.

Die zweite Bedingung für die Zulässigkeit der Versenkung ist nicht näher erläutert worden. Ob und wie weit also im Einzelfalle das Kriegschiff durch Unterlassung der Zerstörung sich einer Gefahr aussetzen oder in seinen Operationen beeinträchtigt werden könnte, ist Tatfrage, deren Entscheidung der freien Würdigung der nationalen Prisengerichte und des internationalen Prisenhofes überlassen ist.

Eine wirksame Garantie, daß die Zerstörung neutraler Prisen auf Ausnahmefälle beschränkt bleibt, ist durch die in Art. 51 getroffene Anordnung geschaffen worden, welche der nehmenden Kriegsmacht allgemein, ohne Rücksicht darauf, ob die Wegnahme rechtmäßig war oder nicht, die Verpflichtung zum Schadenersatz auferlegt, wenn sie nicht ihrerseits den Nachweis erbringen kann, daß bei Unterlassung der Zerstörung der Prise das Kriegschiff sich einer Gefahr aussetzen oder im Erfolg seiner Operationen beeinträchtigt werden konnte. Dieser Beweis muß in erster Instanz vor Erlaß einer Entscheidung über die materielle Berechtigung der Wegnahme erbracht werden; ist der Kaptor hierzu nicht imstande, so bedarf es keiner weiteren prisengerichtlichen Entscheidung in der Sache selbst; der Kaptor ist in dem prisengerichtlichen Verfahren unterlegen. Diese Vorfrage untersteht ebenso wie die Entscheidung der nationalen Prisengerichte in der Sache selbst der Nachprüfung durch den internationalen Prisenhof.

Weiterhin ist noch die selbstverständliche Verpflichtung zum Ausdruck gebracht worden, daß vor der Zerstörung die an Bord befindlichen Personen in Sicherheit gebracht, auch sämtliche Schiffspapiere und sonstigen für die Rechtmäßigkeit der Wegnahme wertvollen Beweisstücke auf das Kriegschiff herübergenommen werden, endlich daß für die gleichzeitig mit dem Schiffe zerstörten neutralen Waren, die der Einziehung nicht unterliegen, Ersatz zu leisten ist (Art. 50 und 53).

In Anlehnung an diese für die Zerstörung neutraler Schiffe getroffene Regelung wurde sodann über die Wegnahme oder Zerstörung von einziehbaren Waren Bestimmung getroffen, die an Bord eines Schiffes vorgefunden werden, das nicht selbst der Einziehung unterliegt. Es handelt sich hierbei vornehmlich um Konterbandewaren, deren Verhältnis zur Gesamtladung nicht die im Art. 40 vorgesehene Höhe erreicht, mithin das Schiff nicht der Einziehung unterwirft.

In Fällen dieser Art kann das Kriegschiff auf dreifache Weise verfahren:

1. Das Kauffahrteischiff kann aufgebracht und zur Aburteilung der Waren in einen Hafen gebracht werden;

2. das Kauffahrteischiff kann zur Fortsetzung der Fahrt ermächtigt werden, wenn der Kapitän bereit ist, die Konterbande dem Kriegschiffe zu überliefern; diese freiwillig herausgegebenen Waren können zerstört werden (Art. 44);



3. ist der Kapitän zur Herausgabe der einziehbaren Waren freiwillig nicht bereit, so kann das Kriegschiff unter den im Art. 54 normierten Voraussetzungen die Herausgabe verlangen, für deren Weiterbeförderung zwecks Aburteilung selbst Sorge tragen oder sie vor der Kondemnierung zerstören. Eine derartige Ermächtigung war im Interesse der Kriegführung geboten, weil andernfalls das Kriegschiff unter Umständen genötigt gewesen wäre, bei Verweigerung der freiwilligen Herausgabe und bei der Unmöglichkeit, Schiff und Ladung zur Aburteilung in einen Hafen zu bringen, die Weiterbeförderung der Konterbande in allen den Fällen zu gestatten, in denen das Schiff wegen des unter der Festsetzung in Art. 40 zurückbleibenden Verhältnisses der Konterbande zur Gesamtladung nach der Bestimmung dieses Artikels der Einziehung nicht unterliegt und folglich nach Art. 49 auch nicht versenkt werden darf. Dem neutralen Schiffe muß nach der Übergabe oder der Zerstörung der Waren die Fortsetzung der Fahrt gestattet werden.

Das Verlangen auf Überantwortung der einziehbaren Waren und deren eventuelle Zerstörung ist an die gleichen Bedingungen geknüpft worden wie die Zerstörung eines neutralen Schiffes selbst; d. h. dieses Vorgehen ist nur dann für zulässig erklärt worden, wenn die Verbringung des Kauffahrteischiffes mit den einziehbaren Waren in einen Hafen für das Kriegschiff eine Gefahr in sich schließen oder die Beeinträchtigung des Erfolges seiner Operationen zur Folge haben könnte. Daß die Wegnahme oder die Zerstörung durch eine derartige Notwendigkeit bedingt war, muß ebenso wie bei der Zerstörung eines neutralen Schiffes von dem Kaptor im prisengerichtlichen Verfahren vor der Entscheidung in der Sache selbst bewiesen werden; gelingt dieser Nachweis nicht, so ist die Kriegspartei ersatzpflichtig, ohne daß es einer weiteren Feststellung bedarf, ob die Wegnahme der Waren materiell gerechtfertigt war oder nicht.

5. Flaggenwechsel.

Die Unterstellung feindlicher Kauffahrteischiffe unter eine neutrale Flagge vor oder nach Ausbruch eines Krieges wurde bisher in der völkerrechtlichen Doktrin und Praxis teils zugelassen, dabei im einzelnen von ganz verschiedenen Voraussetzungen abhängig gemacht, teils vollständig abgelehnt. Die Frage ist für den neutralen Handel wie für die Kriegführenden von einschneidender Bedeutung. Der Mangel klarer Bestimmungen darüber, welche Schiffe im Kriegsfalle als neutrale und welche als feindliche anzusehen sind, mithin der Wegnahme unterliegen, birgt für die Neutralen die Gefahr schwerer Verluste in sich. Anderseits kann von seiten der Kriegführenden nicht zugegeben werden, daß die feindliche Schiffahrt sich nur zum Schein für die Dauer des Krieges unter den Schutz der neutralen Flagge stellt, sich hierdurch den Kriegsgefahren entzieht, um nach dem Friedensschlusse wieder zur ursprünglichen Flagge zurückzukehren.

Diesen doppelten Anforderungen ist durch die Bestimmungen im fünften Kapitel der Deklaration, Art. 55 und 56, wenn auch in etwas komplizierter, so doch gleichmäßig abwägender Weise Rechnung getragen worden. Den vereinbarten Regeln liegt die Tendenz zugrunde, den bona fide vorgenommenen Flaggenwechsel als rechtsbeständig anzuerkennen und zu schützen. Die Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Flaggenwechsels und für das Vorliegen der bona fides sind verschieden gestaltet worden,

je nachdem der Flaggenwechsel vor oder nach Ausbruch des Krieges vorgenommen worden ist.

Für den ersten Fall stellt Art. 55 das allgemeine Prinzip auf, daß der Übergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge als gültig anzusehen ist; im zweiten Falle wird in Art. 56, Abs. 1 der Übergang prinzipiell als nichtig erklärt. In beiden Fällen ist jedoch in Wahrung der den Bestimmungen zugrunde liegenden allgemeinen Tendenz der Gegenbeweis zugelassen. Dieser Gegenbeweis gegen die Rechtsbeständigkeit des vor Ausbruch des Krieges vorgenommenen Flaggenwechsels ist dem Kaptor auferlegt; der Beweis dafür, daß die nach Ausbruch der Feindseligkeiten erfolgte Übertragung bona fide und nicht in der Absicht vorgenommen wurde, das Schiff den Kriegsfolgen zu entziehen, ist von dem Schiffseigentümer zu erbringen.

Für beide Fälle ist sodann eine unwiderlegliche Vermutung für die Gültigkeit wie für die Nichtigkeit des vollzogenen Flaggenwechsels aufgestellt worden. Im Interesse des Handels wird nach Art. 55, Abs. 2 die Gültigkeit präsumiert, wenn der Übergang zur neutralen Flagge mehr als 30 Tage vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführt worden ist, wenn er unbedingt und vollständig ist, der Gesetzgebung der beteiligten Länder entspricht und zur Folge hat, daß die Verfügung über das Schiff und der Gewinn aus seiner Verwendung nicht in denselben Händen wie vor dem Übergange bleibt. Nur wenn diese Bedingungen nicht vorliegen, würde die Rechtsbeständigkeit eines mehr als 30 Tage zurückliegenden Überganges von dem Kaptor angefochten werden können; treffen dagegen im Einzelfalle die hier aufgeführten Voraussetzungen zu, dann kann bei einem mehr als 30 Tage vor dem Beginn der Feindseligkeiten liegenden Flaggenwechsel aus anderen Momenten die Absicht, daß die Übertragung gleichwohl zu dem Zwecke vorgenommen ist, das Schiff den Kriegsgefahren zu entziehen, von dem Kaptor nicht mehr abgeleitet werden.

Bei einem innerhalb 30 Tagen vor Kriegsausbruch erfolgten Flaggenwechsel ist der Kaptor in der Beweisführung über die Nichtigkeit des Überganges nach keiner Richtung beschränkt.

Zugunsten des Kaptors ist sodann durch Art. 55, Abs. 1 für einen in dem Zeitraum von weniger als 60 Tagen vor dem Kriegsbeginn erfolgten Flaggenwechsel die durch Gegenbeweis widerlegbare Vermutung aufgestellt worden, daß eine solche Übertragung dann als nichtig zu gelten hat, wenn sich die Übertragungsurkunde nicht an Bord befindet. Das Schiff darf in diesem Falle beschlagnahmt werden; die Beschlagnahme begründet, auch wenn sie sich als ungerechtfertigt herausstellen sollte, für den Kaptor keine Verpflichtung zum Schadenersatz. Das Schiff ist, sobald sich die Unrichtigkeit der Vermutung ergibt und zugleich feststeht, daß die Übertragung vor mehr als 30 Tagen vor Kriegsausbruch unter den vorstehend aufgeführten Bedingungen erfolgt ist, sofort freizugeben; eines prisengerichtlichen Verfahrens bedarf es in diesem Falle nicht mehr.

Bei einer mehr als 60 Tage zurückliegenden Übertragung kann das Schiff zwar auch aufgebracht werden, die für den Fall des Nichtvorhandenseins der Übertragungsurkunde an Bord zugunsten des Kaptors festgesetzte Vermutung greift jedoch in diesem Falle nicht Platz. Der Kaptor hat sämtliche gegen die Rechtsbeständigkeit der Übertragung sprechenden Momente nachzuweisen, ist hierbei durch die in Art. 55,

Abs. 2 begründete unwiderlegliche Vermutung beschränkt und hat im Falle der Unrechtmäßigkeit der Beschlagnahme vollen Ersatz zu leisten.

Die bezüglich der Nichtigkeit des nach Ausbruch der Feindseligkeiten vorgenommenen Flaggenwechsels zugunsten des Kaptors durch Art. 56, Abs. 2 ausgesprochene unwiderlegliche Vermutung ist in den Fällen begründet, wenn:

1. der Übergang herbeigeführt worden ist, während sich das Schiff auf der Reise oder in einem blockierten Hafen befand;
2. ein Rückkaufsrecht oder Rückfallsrecht vorbehalten ist, oder
3. die Bedingungen nicht erfüllt worden sind, von denen das Flaggenrecht nach der Gesetzgebung der geführten Flagge abhängt.

6. Feindliche Eigenschaft.

Durch die Praxis des Seebeuterechts, welches feindliche Schiffe und das auf ihnen befindliche feindliche Gut der Wegnahme unterwirft und im Hinblick auf die Bestimmung der Pariser Seerechtsdeklaration, die neutrales Gut, mit Ausnahme der Konterbande, auf feindlichen Schiffen der Wegnahme entzieht, ist die Frage nach der feindlichen Eigenschaft in doppelter Richtung, für Schiff und Ladung, zu beantworten. Diese Materie ist im sechsten Kapitel der Deklaration, Art. 57 bis 60, behandelt worden.

Die feindliche oder neutrale Eigenschaft eines Schiffes wurde bisher fast allgemein nach der Flagge bestimmt, zu deren Führung das Schiff nach dem Rechte des Flaggenstaates befugt ist. Dieser Grundsatz wurde wegen seiner Einfachheit und wegen der verhältnismäßig leichten praktischen Handhabung auch von der Konferenz angenommen. Art. 57 enthält diese grundsätzliche Bestimmung, beschränkt jedoch ihren Geltungsbereich nach zwei Richtungen, einmal durch die Bedingung, daß nicht infolge der in dem fünften Kapitel behandelten Regeln über den Flaggenwechsel das Recht zur Führung der neutralen Flagge durch den Kriegsausbruch modifiziert wird, und zum anderen durch den Vorbehalt, daß es sich nicht um ein neutrales Schiff handelt, das eine ihm in Friedenszeiten nicht gestattete Schiffahrt, z. B. die Küstenfrachtfahrt, betreibt (sogenannte Lizenzfahrten). Dieser letztere Fall, über dessen Regelung eine Einigung auf der Konferenz nicht erzielt werden konnte, bleibt von der Bestimmung des Art. 57 unberührt. Der internationale Prisenhof hat danach in der Beurteilung der Fälle der letzteren Art freie Hand.

Die Beurteilung der neutralen oder feindlichen Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren ist wesentlich dadurch bedingt, welches Moment als ausschlaggebend für die Charakterisierung der Waren angesehen wird. Es kann entweder der Ursprung der Waren als maßgebend der Beurteilung der feindlichen oder neutralen Eigenschaft zugrunde gelegt werden, oder es kann die Eigenschaft der Ware nach der Eigenschaft einer bestimmten, mit der Ware in Beziehung stehenden Person bemessen werden. Diese Person kann entweder der Eigentümer oder der Frachtführer oder derjenige sein, welcher während der Beförderung der Ware die Gefahr trägt. Seine Eigenschaft als Neutraler oder als Feind, welche auch der Ware den Stempel aufprägt, kann wiederum nach zwei Gesichtspunkten, dem Domizilprinzip oder dem Staatsangehörigkeitsprinzip, beurteilt werden. Bei dem ersteren wird die neutrale oder feindliche Eigenschaft der Person nach dem Wohnsitz,

bei dem letzteren nach der Staatsangehörigkeit bemessen. Das erste Prinzip wurde bisher vornehmlich von England und den Vereinigten Staaten vertreten, das letztere von den kontinentalen Mächten bevorzugt.

Im Hinblick auf den Wortlaut der Pariser Seerechtsdeklaration und die Fassung verschiedener Bestimmungen des Abkommens über den internationalen Prisenhof hat sich die Konferenz dahin entschieden, die neutrale oder feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren nach der neutralen oder feindlichen Eigenschaft des Eigentümers zu bestimmen (Art. 58). Entscheidend ist das vor Ausbruch des Krieges an den Waren begründete Eigentumsrecht (Art. 60). Ein nach Beginn des Krieges während der Beförderung (in transitu) vorgenommener Eigentumswechsel vermag eine Änderung nicht zu begründen; die vor Kriegsausbruch erworbene Eigenschaft haftet der Ware bis zur Ankunft an dem Bestimmungsorte an. Nur für den Fall des Konkursverfahrens über das Vermögen eines feindlichen Eigentümers ist zugunsten eines neutralen Vorbesitzers in Art. 60, Abs. 2 eine Ausnahme zugelassen worden.

Für die Prüfung der Frage, nach welchen Gesichtspunkten die feindliche oder neutrale Eigenschaft des Eigentümers der Ware zu entscheiden ist, war ein besonderes Unterkomitee eingesetzt worden, in welchem sämtliche Delegationen vertreten waren. Dieses Komitee hatte nach eingehenden Beratungen den Vorschlag unterbreitet, grundsätzlich die Staatsangehörigkeit, in dem Ausnahmefalle, daß der Eigentümer keine oder gleichzeitig eine neutrale und die feindliche Staatsangehörigkeit besitzt, das Domizil als ausschlaggebend anzusehen. Bei Waren, die einer stillen Handelsgesellschaft oder einer Aktiengesellschaft gehören, sollte der Sitz der Gesellschaft die Eigenschaft der Waren bestimmen. Ein Ausgleich der gegensätzlichen Anschauungen war jedoch auch auf dieser mittleren Linie nicht möglich, so daß diese für den neutralen Handel wie für die Kriegführenden überaus wichtige Frage ungeregelt bleiben mußte. In Art. 59 wurde lediglich eine Vermutung für die feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren aufgestellt, die aber durch Gegenbeweis der Interessenten entkräftet werden kann.

7. Geleit.

Die Konvoyierung neutraler Kauffahrteischiffe durch Kriegschiffe zum Zwecke der Befreiung von der Anhaltung und Durchsuchung seitens feindlicher Kriegschiffe oder Kaper hat in früheren Jahrhunderten vielfach zu heftigen Zusammenstößen zwischen Neutralen und Kriegführenden Anlaß gegeben. Während die kontinentalen Mächte das Recht der Konvoyierung überwiegend für sich in Anspruch nahmen, lehnte vornehmlich England die Anerkennung dieses Anspruchs ab.

Die im siebenten Kapitel der Deklaration, Art. 61 u. 62, getroffene Regelung erstreckt sich nur auf solche neutrale Schiffe, die sich unter das Geleit ihrer eigenen Kriegsflagge stellen. Auf neutralen Schiffe, die sich unter den Schutz einer anderen neutralen Macht begeben, finden die Bestimmungen keine Anwendung.

Art. 61 setzt in Anerkennung des kontinentalen Standpunktes für die geleiteten Schiffe die Befreiung von der Durchsuchung fest. Die Konferenz ging bei dieser Regelung von der Anschauung aus, daß einmal die Nichtbeachtung einer Er-

klärung des Kommandanten eines neutralen Kriegschiffes über den Charakter der unter seinem Geleite stehenden Schiffe und deren Ladungen einen Verstoß gegen die internationale Courtoisie darstellen würde und daß zum anderen die Kriegspartei durch diese Erklärung in gleicher Weise in den Stand gesetzt werde, sich ein Urteil über die Eigenschaften der geleiteten Schiffe und deren Ladung zu bilden, wie durch die Anhaltung und Durchsuchung dieser Schiffe selbst. Naturgemäß begründet die Übernahme des Geleits für die neutrale Macht die Verpflichtung, sich von dem unverfänglichen Charakter der geleiteten Schiffe und ihrer Ladung gewissenhafte Überzeugung zu verschaffen.

Zur Vermeidung von Mißverständnissen im Einzelfalle ist vorgeschrieben worden, daß die auf Ersuchen des Kommandanten des Kriegschiffes von dem Kommandanten des Geleitschiffes zu erteilende Auskunft schriftlich zu geben ist. Im übrigen ist dem Kommandanten des Kriegschiffes jede weitere Maßnahme gegenüber den konvoyierten Schiffen entzogen; sollten sich Anhaltspunkte dafür ergeben, daß der Kommandant des Geleitschiffes getäuscht worden ist, so hat ausschließlich der letztere darüber zu befinden, ob und welche Nachprüfung angezeigt erscheint, wie die Nachprüfung vorzunehmen ist, insbesondere ob hierzu auch ein Offizier des feindlichen Kriegschiffes herangezogen werden soll und ob die auf Grund der Nachprüfung in einem Protokolle festzustellenden Tatsachen die Beschlagnahme eines oder mehrerer der geleiteten Schiffe rechtfertigen. Erkennt der Kommandant des Geleitschiffes danach die Zulässigkeit der Aufbringung an, so hat er den betreffenden Kauffahrteischiffen den Schutz des Geleits zu entziehen; diese Schiffe unterliegen dann derselben Behandlung wie andere neutrale Kauffahrteischiffe, die sich einer Verletzung der Neutralitäspflichten, z. B. durch Beförderung von Kriegskonterbande, zuschulden kommen lassen. Hält der Kommandant des Geleitschiffes die Aufbringung für unzulässig, so hat sich der Kommandant des feindlichen Kriegschiffes bei dieser Ablehnung zunächst zu bescheiden; diese Meinungsverschiedenheiten können sodann nur im diplomatischen Wege behoben werden; der Jurisdiktion des internationalen Prisenhofs unterliegen sie nicht.

8. Widerstand gegen die Durchsuchung.

Die Normierung der Rechtslage eines neutralen Kauffahrteischiffes, das der rechtmäßigen Ausübung des Anhaltungs-, Durchsuchungs- und Beschlagnahmerechts gewaltsamen Widerstand entgegensetzt, war auf dem Programm der Londoner Konferenz nicht vorgesehen. Wegen des engen Zusammenhanges dieser Frage mit den übrigen seekriegsrechtlichen Materien glaubte die Konferenz auch hier eine Regelung treffen zu sollen, umsomehr, als auch der internationale Prisenhof im Streitfalle zur Entscheidung berufen ist.

Die in dem achten Kapitel, Art. 63, getroffene Festsetzung geht von dem Gedanken aus, daß der gewaltsame Widerstand gegenüber rechtmäßigen Maßnahmen des Kriegschiffes das Kauffahrteischiff seines neutralen Charakters entkleidet und der Behandlung als feindliches Kauffahrteischiff unterwirft. Wird das Kauffahrteischiff bei dem Brechen des Widerstandes beschädigt oder in den Grund gebohrt, so trifft das Kriegschiff kein Verschulden. Im Falle der Aufbringung ist das Schiff der Prisengerichtsbarkeit zu unterstellen und unterliegt in allen Fällen der Einziehung. Die

Ladung, die infolge des durch den Widerstand bewirkten Verlustes der Neutralität des Schiffes nicht mehr durch die Flagge geschützt ist, wird wie diejenige eines feindlichen Kauffahrteischiffes behandelt. Die an Bord vorgefundenen feindlichen Waren unterliegen daher der Einziehung; bezüglich der an Bord befindlichen neutralen Waren tritt die in Art. 59 festgesetzte Vermutung des feindlichen Charakters ein; sie unterliegen also gleichfalls der Einziehung, sofern von den Reklamanten die neutrale Eigenschaft nicht nachgewiesen werden kann. Die dem Kapitän oder dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren gelten nach Art. 63 ohne weiteres als feindlich.

Der Versuch eines neutralen Schiffes, der Anhaltung oder Durchsuchung durch die Flucht zu entgehen, zieht eine besondere Strafe nicht nach sich. Zwar kann ein Kriegschiff auch gegen ein flüchtiges Schiff Gewalt anwenden; im Falle der Aufbringung unterliegt jedoch das Kauffahrteischiff der Behandlung als neutrales Schiff; die in Art. 63 festgesetzten Rechtsfolgen des Widerstandes treten nicht ein.

9. Schadenersatz.

Die Schadenersatzansprüche der Beteiligten sind im neunten Kapitel (Art. 64) geregelt.

Ein Anspruch auf Schadenersatz ist für den Fall eingeräumt worden, daß die Beschlagnahme des Schiffes oder der Ware zu Unrecht erfolgt ist, ohne Rücksicht darauf, ob die Unzulässigkeit der Beschlagnahme durch die Prisengerichtsbarkeit festgestellt oder ohne prisengerichtliches Verfahren von der Kriegspartei selbst erkannt und die Beschlagnahme deshalb wieder aufgehoben worden ist. Der Anspruch ist jedoch kein unbedingter; er hängt davon ab, daß die Beschlagnahme ohne genügenden Rechtfertigungsgrund vorgenommen wurde. Lagen ausreichende Gründe für die Beschlagnahme des Schiffes oder der Waren vor, z. B. wenn bei der Aufbringung Schiffspapiere fehlten, doppelte oder gefälschte Papiere vorhanden waren, die Vorzeigung der Schiffspapiere verweigert wurde, so entfällt für den Kaptor die Verpflichtung zur Ersatzleistung. Der Neutrale hat in diesem Falle die Beschlagnahme durch sein Verhalten selbst verschuldet und daher auch die hieraus für ihn sich ergebenden Nachteile selbst zu tragen.

Art und Höhe des zu leistenden Ersatzes ist nicht näher bestimmt worden; dem freien Ermessen der Prisengerichte in der Abwägung des dem Neutralen durch das unberechtigte Vorgehen des Kaptors zugefügten Schadens sollte keine Schranke gesetzt werden.

10. Die in den Art. 65 bis 71 der Deklaration beigefügten **Schlußbestimmungen** enthalten die Vereinbarungen über die Ratifikation, über das im Falle des Beitrittes der auf der Konferenz nicht vertretenen Mächte und bei der Kündigung des Abkommens zu beobachtende Verfahren.

Die Bestimmungen über die Ratifikation und über den Beitritt anderer Mächte lehnen sich in ihrem Wortlaute eng an die gleichartigen Bestimmungen der auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz vereinbarten Abkommen an. Hinsichtlich der Kündigung mußte im Hinblick darauf, daß die Deklaration die materielle Unterlage für die Rechtsprechung des internationalen Prisenhofes abzugeben berufen ist, die Geltungsdauer der Vereinbarungen der Deklaration mit den hierauf sich beziehenden Bestimmungen des

Abkommens über den internationalen Prisenhof in Einklang gebracht werden. In Übereinstimmung mit Art. 55 des letzteren Abkommens räumt daher Art. 69 der Deklaration den Signatarmächten ein Kündigungsrecht nur für den Schluß eines Zeitraums von 12 Jahren und hieran anschließend für den Schluß einander folgender Zeiträume von 6 zu 6 Jahren ein.

Hervorzuheben ist im übrigen noch die in Art. 65 getroffene Festsetzung, die ebenso wie seinerzeit die Pariser Seerechtsdeklaration die vereinbarten, in der Deklaration niedergelegten Regeln als ein unteilbares, organisches Ganzes erklärt. Die nachträglich der Deklaration beitretenden Mächte können daher ebenso wie die Signatarmächte nur entweder alle Bestimmungen annehmen oder den Beitritt vollständig ablehnen; ein teilweiser Anschluß an das Abkommen ist nicht möglich (Art. 70, Abs. 4).

* * *

Ein Rückblick über die vorstehenden Ausführungen läßt klar erkennen, daß die von der Konferenz vereinbarte Deklaration in der Gesamtheit ihrer Bestimmungen eine, wenn auch nicht völlig lückenlose, so doch eingehende Normierung der wichtigsten Zweige des Prisenrechts darstellt, eines Rechtsgebietes, das man wohl zu den sprödesten Materien des Völkerrechts zählen darf. Mit Ausnahme der bereits von der Zweiten Haager Friedenskonferenz ohne Ergebnis behandelten Frage der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See haben alle Punkte des Programms der Konferenz ihre Erledigung gefunden. Wenn es auch zu bedauern sein mag, daß dieser Punkt des Programms nicht gleichfalls einer befriedigenden Lösung zugeführt werden konnte und daß somit auch für die Folge die wichtige Frage nach der Legitimation der das Prisenrecht ausübenden Schiffe der Kriegführenden einer verschiedenen Interpretation seitens der beteiligten Mächte überantwortet bleibt, so wird hierdurch doch das Verdienst der Konferenz in keiner Weise geschmälert. Es mag zunächst auffällig erscheinen, daß eine derartig eingehende Normierung des Prisenrechts schon nach Ablauf von nicht ganz eineinhalb Jahren nach Schluß der Zweiten Haager Friedenskonferenz möglich war, auf der noch keinerlei Aussicht auf eine baldige erfolgreiche Weiterbildung dieses Rechtsgebietes gegeben schien. Eine nähere Betrachtung läßt die wirkenden Ursachen für die Erreichung dieses Fortschrittes vornehmlich in folgenden Momenten erkennen:

Die Verhandlungen der Konferenz boten schon von vornherein insofern eine Gewähr für einen erfolgreichen Ausgang, als sie sorgfältig vorbereitet waren. Dadurch, daß jede der Konferenzmächte ihre Stellung zu den einzelnen Punkten des Programms vor der Konferenz den übrigen Teilnehmern darlegen konnte, war allen beteiligten Staaten Gelegenheit gegeben, nach eingehender Prüfung der verschiedenen Ansichten festzustellen, inwieweit ohne Beeinträchtigung der nationalen Interessen der eigene Standpunkt zugunsten einer einheitlichen Regelung der Fragen modifiziert werden konnte. Auf diese Weise war auch eine eingehende Instruktion der Delegierten der Konferenzstaaten ermöglicht, so daß plan- und ziellosen Erörterungen von vornherein der Boden entzogen und ein verhältnismäßig rascher Verlauf der Verhandlungen gesichert war.

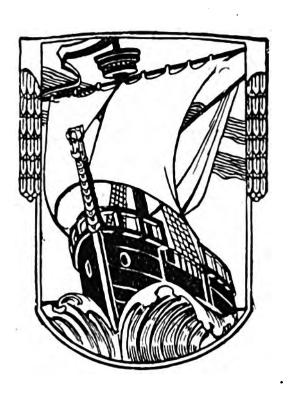
Des weiteren war die Konferenz in zutreffender Erkenntnis der Sachlage von dem Bestreben durchdrungen, die richtige Mitte zu finden zwischen den auf dem Gebiete des Prisenrechts anscheinend unvereinbar gegenüberstehenden gegensätzlichen Interessen der Kriegführenden und der neutralen Mächte. Während für die letzteren eine möglichst große Bewegungsfreiheit des eigenen Handels auch im Kriege als eine naturgemäße Forderung erscheint, drängt das berechtigte Bestreben der Kriegführenden dahin, zur energischen Niederzwingung des Gegners und zur raschen Erreichung des Endzieles eines jeden Krieges, der baldigen Wiederherstellung des Friedens, die Waffen scharf zu erhalten und durch völkerrechtliche Bindungen nicht abstumpfen zu lassen. Ein Blick in die von der Konferenz beschlossenen Rechtsregeln zeigt, daß diese Vermittlung zwischen den Interessengegensätzen gut gelungen, daß die widerstreitenden Strebungen in gerechter Weise ohne Zurückdrängung der einen vor den anderen ausgeglichen wurden. Darin liegt zugleich die sicherste Gewähr dafür, daß die Abmachungen der Konferenz im Kriegsfalle auch zu wirsamem Leben erwachen, nicht toter Buchstabe bleiben und an der Wucht der Kriegsnotwendigkeiten scheitern werden.

In dritter Linie endlich kommt in Betracht, daß bei allen Festsetzungen die Erkenntnis leitend war, daß die immer enger werdende Verknüpfung der Nationen auf weltwirtschaftlichem Gebiet und die intensive Steigerung des Verkehrslebens es fernerhin nicht mehr gestattet, diese Beziehungen im Kriege widerrechtlichen und das Maß des Unvermeidbaren übersteigenden Störungen auszusetzen. Der Wille zum Recht war es der sich hier erfolgreich durchsetzte und der auf den Grundlinien der Pariser Seerechtsdeklaration ein neues, reich gegliedertes System internationaler Rechtssätze entstehen ließ. In diesem Siege des Rechtsgedankens über Eigenmacht und Willkür liegt zugleich die kulturelle Bedeutung der Beschlüsse der Londoner Konferenz. Wenn diese Beschlüsse auch den Krieg zur Voraussetzung haben und nur im Kriege zur Anwendung kommen können, so erfüllen sie doch zugleich dadurch eine hervorragende Friedensmission, daß sie die Reibungsmöglichkeiten zwischen Kriegführenden und Neutralen in bedeutendem Maße einschränken und so die Gefahr der Ausdehnung eines Krieges auf andere Staaten ganz erheblich abschwächen.

So bleibt nur zu wünschen, daß die auf der Konferenz einmütig gefaßten Beschlüsse auch ratifiziert werden; damit wäre alsdann die unentbehrliche Grundlage für die Rechtsprechung des internationalen Prisenhofes und dadurch überhaupt erst die Möglichkeit einer wirksamen Durchführung der mit der Errichtung des Prisenhofes verfolgten Zwecke und Ziele geschaffen. Wenn auch im Hinblick auf den begrenzten Kreis der Konferenzteilnehmer die Beschlüsse der Konferenz nach ihrer Ratifikation zunächst nur einen Bestandteil des partikularen Völkerrechtes bilden werden, so läßt sich doch nicht verkennen, daß ihnen ein über ihren unmittelbaren Geltungsbereich weit hinausreichender indirekter Einfluß beschieden sein wird. Die innere Kraft der Beschlüsse ruht in dem aus dem Prinzip der Gerechtigkeit und Billigkeit hergeleiteten Ausgleich tiefgehender Interessengegensätze. Das gleiche rechtsgestaltende Prinzip ist in Art. 7 des Abkommens über die Errichtung des internationalen Prisenhofes für diejenigen Fälle als Richtschnur der Entscheidungen des Gerichtshofes vorgesteckt worden, die auf allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechtes nicht aufgebaut werden können. Dieses gemeinsame Grundmotiv der neuen internationalen Rechtssatzung und der künftigen

internationalen Rechtsprechung schafft den in der Londoner Seerechtsdeklaration niedergelegten Rechtsregeln neben der in Art. 70 der Deklaration vorgesehenen Ausdehnung ihrer formalen Geltung auf die an der Konferenz nicht beteiligten Mächte die Möglichkeit, mehr und mehr die völkerrechtliche Staatengemeinschaft zu durchdringen und mit der Zeit zum Gemeingut aller Kulturstaaten zu werden.

Mit diesem Ergebnisse hätte die Londoner Seerechtsdeklaration ihre große Vorgängerin, die Pariser Seerechtsdeklaration, weit in den Schatten gestellt und wäre für alle Zeiten ein Markstein in der Geschichte der Entwicklung des Völkerrechts.



Leichtmatrosen.

Mit der notwendigen Spezialisierung der Ausbildung unserer Mannschaften hat die an sich schon sehr wichtige Frage der Heranbildung eines geeigneten Unteroffizierersatzes noch an Bedeutung gewonnen, denn Höchstleistungen, die allenthalben angestrebt werden, verlangen ausgesprochene Veranlagungen, die schlechterdings nicht überall und in gleichem Maße anzutreffen sind.

Ein Umstand ist es besonders, der geeignet erscheint, den hohen Wert eines kerngesunden, leistungsfähigen Stammes von Unteroffizieren ins rechte Licht zu rücken: das ist der in unserem Wehrsystem begründete, nicht zu umgehende Wechsel, den die Besatzungen unserer Schiffe alljährlich durchzumachen haben. Bliebe es bei dem Austausch eines Drittels der Mannschaften allein, so wäre der Wechsel zu verschmerzen. Es kommt indessen noch das störende Moment hinzu, daß Beförderungs- und Dienstaltersverhältnisse auch innerhalb des Offizierkorps jedes Schiffes alljährlich wiederkehrende Änderungen in der Stellenbesetzung notwendig machen. Der Hinweis auf die Mannigfaltigkeit unserer dienstlichen Beschäftigungen genügt, um den nachteiligen Einfluß dieses Jahreswechsels, der kaum zu umgehen sein wird und sich wohl auch bei allen Marinen findet, darzutun.

Durch den regelmäßig wiederkehrenden Austausch von Offizieren und Mannschaften wird das Unteroffizierkorps eines Schiffes für den inneren Dienst bis zum gewissen Grade zum Träger der Tradition gestempelt, denn in seinen Reihen finden dank kräftig durchgeführter Maßnahmen nur unbedeutende Verschiebungen statt; beim Unteroffizierkorps treffen wir im Verbande der Hochseeflotte meist auf zweckmäßig stabile Verhältnisse. Welche Bedeutung eine solche lebendige Tradition hat, die neben der Bücherweisheit von Vorschriften und Bestimmungen leichtfüßig daherschreitet, wird jeder anerkennen, der nach längerer Pause der Front wieder zugeführt wird.

Allein aus vorstehenden Betrachtungen erhellt schon die Wichtigkeit dieser für die Fortentwicklung der Fronttüchtigkeit unserer Marine hochbedeutungsvollen Frage.

Die bisherigen Versuche, aus den Reihen des Ersatzes oder der Mehrjährig-Freiwilligen einen brauchbaren Nachwuchs junger Kräfte heranzuziehen, haben, was die Zahl anbetrifft, einen Erfolg größeren Stiles nicht zu verzeichnen gehabt. Die Kapitulation spielt nur eine Nebenrolle und liefert wenig mehr als ein Rinnsal zu dem breiten Strom unseres Unteroffiziererersatzes, der seinen Zufluß aus der Schiffsjungendivision erhält. Hier liegen die Wurzeln unserer Kraft, hier bedarf es, wenn auch die anderen Ersatzmöglichkeiten beileibe nicht übersehen werden sollen, sorgsamster, durchdachtester Pflege des Vorhandenen.

Einen Beitrag hierzu zu liefern ist der Zweck vorliegender Zeilen. Sie machen den Versuch, in einem bestimmten Sinne aufklärend und mildernd zu wirken, um damit der Sache vielleicht einen bescheidenen Nutzen zu erweisen. Dem Verfasser hat sich im Laufe der Jahre auf Grund mehrfach vernommener Ansichten die Überzeugung aufgedrängt, daß nicht an allen Stellen, insbesondere nicht bei jungen und jüngsten Kameraden, Fragen derart, was wir an unseren Leichtmatrosen haben und was wir

von ihnen verlangen können, objektiv geprüft und beurteilt werden. Es ist häufig eine Überspannung der Vorstellungen anzutreffen, die, ins dienstliche Leben übertragen, mehr fordert, als geleistet werden kann, und damit den passiven Teil nicht vorwärts, sondern rückwärts treibt. Unter dessen Angehörigen kann sich hieraus, vornehmlich bei schwächlichen Charakteren, nur zu leicht eine dauernde Schädigung des dienstlichen Interesses und damit der dienstlichen Fähigkeiten entwickeln, die sich bisweilen in Unzufriedenheit, Mißmut, mangelnder Dienstfreudigkeit und schließlich auch in einer gewissen inneren Gleichgültigkeit äußert.

Es wäre durchaus unrichtig, die Schuld an solchen Mißerfolgen etwa in jedem Falle der falschen Behandlung durch Vorgesetzte zuschieben zu wollen. Gottlob sind das nur Ausnahmen.

Welches sind aber die tieferen Gründe für die in der Front hier und da laut werdenden Klagen über unzulängliche Befähigung und Brauchbarkeit der Leichtmatrosen?

Bevor die Gedanken, die der Verfasser sich zur eigenen Erklärung gemacht hat, wiedergegeben werden, sei noch ein kurzes Wort über die Schulschiffsausbildung vorausgeschickt.

Unter den jüngeren Offizieren ist bisweilen die Ansicht verbreitet, daß die Wurzel des Übels in Mängeln dieser ersten Ausbildung zu suchen sei. Daß eine solche Auffassung irrig ist und nur auf Unkenntnis der Verhältnisse beruht, bedarf keiner besonderen Begründung.

An zäher, sachlicher Arbeit und gründlichster Vorbildung fehlt es nicht. Mit derartigen Zweifeln dürfen wir der Sache nicht gegenübertreten; sie sind leicht abgetan. Wir müssen die Angelegenheit an einem ganz anderen Ende anfassen. Zunächst gilt es, sich darüber klar zu werden: „Was stellt ein Schiffsjunge vor, wenn er die Ausbildungszeit bis zum Leichtmatrosen hinter sich hat?"

Was oben bereits gesagt wurde, gilt im besonderen Maße hier: Wir müssen uns vor Überanspannung der Begriffe hüten. Kameraden, die dem Schulschiffsbetriebe fern stehen, sind vielfach zunächst geneigt, es bei jedem ehemaligen Schiffsjungen als selbstverständlich anzusehen, daß er ein Ausbund an Behendigkeit, Findigkeit und Diensteifer ist und geistig über das Maß des Ersatzes weit hinausragt. Ferner erwarten sie große Lernbegier und rasches Auffassungsvermögen, kurzum, in seiner bescheidenen Stellung eine Art Idealmenschen. Dieser Nimbus besteht; sein Vorhandensein erklärt manche Enttäuschung, die bei solchen Erwartungen nicht ausbleiben kann. Man begeht den Fehler, das äußerste Ziel der Schiffsjungenerziehung an die Stelle des tatsächlich möglichen Durchschnittsresultates zu setzen.

Der Größe der Enttäuschung entsprechend schlägt das Urteil dann häufig in das Gegenteil um und ist — eine alltägliche Erscheinung im Leben — mit nichts zufrieden, auch dort nicht, wo manches Gute und Brauchbare zu finden ist.

Woher mag nun dieser Nimbus kommen, der den ehemaligen Schiffsjungen umgibt? Bei dem früheren, 3jährigen Ausbildungsgange mit dem Schwerpunkt im Segelexerzitium mag speziell auf diesem Gebiete und in der persönlichen Erziehung des Schiffsjungen mit dem Abschluß der ersten Periode ein höherer Durchschnitt erreicht worden sein. Die jetzt noch in die Front tretenden Leichtmatrosen (die Verlängerung der Ausbildungsperiode von 1907 tritt erst 1910 in die Erscheinung) haben noch eine

Ausbildungszeit von nur 1½ Jahren, von denen 6 Monate vornehmlich dem Infanteriedienst gewidmet sind. In der halben Zeit kann aber unmöglich dasselbe in bezug auf geistige und körperliche Heranbildung geleistet werden wie bei der früheren längeren Ausbildungsdauer. Der fertige Schiffsjunge von ehemals mußte den unserer Tage übertreffen, denn er hatte die doppelte Lehrzeit hinter sich.

Mit dem Begriff der Zeit allein ist es aber nicht getan. Es kommen noch psychologische Momente hinzu.

Im Alter von 15 bis 17 Jahren tritt die Mehrzahl der Schiffsjungen ein Das sind die Entwicklungsjahre vom Knaben zum Jüngling. Der gebildete Mensch durcheilt sie schneller als der ungebildete, er kommt eher zu einer Art Abschluß. Wenn unsere heutigen Leichtmatrosen in die Front kommen, sind fast alle mit seltenen Ausnahmen wenig mehr als Kinder, jedenfalls keine fertigen Menschen. Die Regel wird sogar sein, daß sie in ihrer seelischen Entwicklung hinter den Leuten des Ersatzes zurückstehen. Diese kennen alle das Leben, denn sie sind mehrere Jahre dem Erwerbe nachgegangen, haben selbständig dagestanden, manches gehört und vieles gesehen, vor allem jene aus den Industriezentren.

Anders der Leichtmatrose. Als Schiffsjunge kam er in der Regel aus dem Elternhause, meist direkt aus der Schule. Bei der Marine wurde er geleitet und äußeren Eindrücken bis zu gewissem Grade entzogen. Daß dies die psychische Entwicklung im Gegensatze zu der der Leute des Ersatzes verzögert, liegt auf der Hand.

Ferner muß man sich darüber klar werden, aus welchen Kreisen sich die Neunjährigen rekrutieren. Sie sind von denen des Ersatzes nicht verschieden. Moralische und geistige Vorbildung und damit die Voraussetzungen der weiteren Erziehung sind gleich. Wer geht nun im allgemeinen als Schiffsjunge zur Marine? Man kann da einige Hauptgruppen unterscheiden. Erst einmal eine Reihe von jungen Menschen aus Berufsfreudigkeit, dann solche, die den Eltern von der Tasche sollen oder strengerer Zucht bedürfen, als das Elternhaus sie gewähren kann. Schließlich Menschen von unbestimmtem Abenteuerdrang, denen der Heimatboden zu eng erscheint und die sich in nichts recht schicken wollen.

Wenn man diese drei Hauptgruppen betrachtet, so ist es ohne weiteres klar, daß nicht alle Saat, die aus ihnen aufsprießt, gut sein kann und daß nur in beschränktem Maße vom Schiffsjungen an sich etwas besonderes erwartet werden darf. Jedenfalls nicht nach einer so kurzen Zeit, wie sie die Ausbildung der letzten Jahrgänge umfaßte. Was sind 1½ Jahre des Dienstes in einem so neu- und eigenartigen, so vielseitigen Berufe, wie ihn das Marineleben darstellt! Es ist einfach ausgeschlossen, daß in einer so kurzen Spanne Zeit alles Gebotene im Geist der Zöglinge Wurzel schlägt und als Wissen haften bleibt. Die Schiffsjungenzeit ist vielmehr eine reine Vorbereitungszeit, die das Feld umpflügt, das in den späteren Dienstjahren bebaut werden soll, um erst mit dem Vorrücken zum Unteroffizier Ernte zu bringen!

Nur von diesem Standpunkte aus scheint die Frage richtig betrachtet. Der Offizieraspirant braucht 3½ Jahre, bis er sein Patent erlangt, also die Vorbereitungszeit hinter sich hat. Ist es da nicht billig, daß dem Unteroffizieranwärter mit seiner mangelhafteren Vorbildung eine entsprechend längere Zeit gewährt wird?

Selbst wer nach 9jähriger Dienstzeit den Marinedienst verläßt, hat für ihn verhältnismäßig wenig Nutzen gezeitigt. Es kommt vornehmlich darauf an, Standes- und Berufsfreudigkeit im Unteroffizierkorps so zu pflegen, daß seine Mitglieder über die Pflichtzeit hinaus dienen, denn erst der ältere, erfahrene Unteroffizier stellt in jeder Hinsicht seinen Mann, hauptsächlich in Fragen der Aufrechterhaltung der Disziplin. Die Aufgabe, Dienstfreudigkeit in die Reihen des Unteroffizierkorps zu tragen, darf aber nicht erst bei dem fertigen Menschen einsetzen; diese Dienstfreudigkeit muß von Anfang an gepflegt werden, nur dann ist ein ganzer Erfolg zu erwarten! Daß die Geduld der einzelnen Vorgesetzten bei der Sonderausbildung des Nachwuchses bisweilen auf eine recht harte Probe gestellt wird, soll keineswegs verkannt werden, aber die Arbeit ist, um ein Dichterwort zu variieren, des Schweißes tüchtiger Offiziere wert. Einsichtige Berücksichtigung der eben erörterten Verhältnisse bei voller Hingabe an die Erziehungstätigkeit und das Beiseitelassen jeder unnützen, verletzenden Schroffheit werden die besten Wegweiser für Ausbildung der Leichtmatrosen sein. Nicht im Hartanlassen, sondern im sachlichen Ernste bei Handhabung des Dienstes muß sich die wahre, unerläßliche Strenge zeigen. Ein Lob an rechter Stelle nützt mehr als viele Tadelsworte.

Nach diesen mehr theoretisch gehaltenen Erörterungen sei es zum Schlusse der Abhandlung vergönnt, einige auf die Praxis der Verwendung und Ausbildung der Leichtmatrosen hinzielenden Vorschläge zu machen.

In der um $1/2$ Jahr früheren Einstellung ist die Tendenz, die Lehrzeit der Schiffsjungen wieder zu verlängern, bereits zum Ausdruck gekommen und insofern schon ein tatsächlicher Schritt vorwärts getan. Man kann im Interesse der Sache aber nur wünschen, daß diesem ersten Schritte noch weitere folgen, so daß die Ausbildungszeit, d. h. die Zeit vor der Beförderung zum Matrosen, im ganzen wieder 3 Jahre umfaßt. Dem Ausbildungsprogramm wäre Neues an sich nicht hinzuzufügen. Der ganze Stoff könnte nur breiter und vor allem in einem langsamer vorrückenden Tempo behandelt werden. Hiermit allein wäre schon viel gewonnen, denn in dem Umstande, daß den Jungen in kurzer Zeit ein Übermaß an Wissen aufgepfropft wird, liegt die Ursache, daß so vieles zum einen Ohr hinein, zum andern wieder hinausgeht. Der in der Volksschule vorgebildete Geist kann zunächst nur wenig und hiervon wiederum nur leicht verdauliche Nahrung nutzbringend aufnehmen.

Die Indiensthaltung unserer Schulschiffe verbietet es, daß die Schiffsjungen länger als ein Jahr an Bord bleiben. Um das dritte Jahr unterzubringen, würde sich am besten wieder die Einschiffung auf einem Kasernenschiff nach dem bewährten Muster des „König Wilhelm" eignen. Während die beiden ersten Ausbildungsjahre der reinen Praxis zu widmen wären, könnte der Dienst im letzten Jahre, ohne die Begleitung der Praxis, damit sie in frischer Erinnerung bleibt, aufzugeben, einen mehr theoretischen Anstrich erhalten. So würde es sich empfehlen, auch den gesamten Schulunterricht, vielleicht in erweiterter Form, in das letzte Jahr zu verlegen. Auf diese Weise werden Zeit und Ausbildung ihr Teil tun, die Leichtmatrosen als fertigere Menschen der Front zu übergeben, als es jetzt der Fall ist, so daß beide Teile ihren Nutzen daraus ziehen.

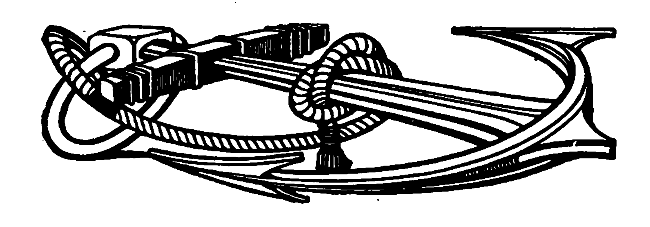
Ferner wäre zu überlegen, ob es sich nicht empfehlen dürfte, denjenigen Schiffsjungen, die Geschützführer werden sollen, bereits am Schlusse des dritten Jahres

Gelegenheit zur Erwerbung des G. F. III-Zeugnisses zu verschaffen. Es müßte zu diesem Zwecke ein besonderer Kursus eingerichtet werden.

Der Besitz eines Schützenzeugnisses bringt an sich schon den jungen Menschen voran. Es hebt ihn in seinem Standesbewußtsein und würde verhindern, daß Schiffsjungen mit dreijähriger Ausbildung bei der Beförderung zum Matrosen in der Masse des Ersatzes zu ihrem eigenen Nachteil untertauchen. Der ehemalige Schiffsjunge soll und muß durchaus eine Sonderstellung haben, damit er im richtigen Verständnis für das künftige Vorgesetztenverhältnis aufwächst. Selbst eine gewisse unschuldige Eitelkeit ist nicht zu verwerfen; sie ist untrennbar vom militärischen Leben und von der Uniform. Ihr Fehlen bedeutet einen Fehler. Der Schiffsjunge muß sich vom ersten Tage seines Dienstes an dauernd als Unteroffizierschüler fühlen.

Noch ein zweiter Punkt ist es, auf den hingewiesen werden soll. Die klare Erkenntnis von der Bedeutung der Artillerie ist Allgemeingut geworden; der Ruf nach tüchtigen Geschützführern steht dauernd auf der Tagesordnung. Nun ist es eine leicht feststellbare Tatsache, daß das Gros von blauen und gelben Sternen ehemaliger Schiffsjungen sich beim Signal- und Feuerwerkspersonal findet, zwei Laufbahnen, die offenkundig bevorzugt werden. Ist es nicht vielleicht richtiger, der Geschützführerlaufbahn eine hohe Zahl als besonders brauchbar befundener Jungen zuzuführen, um auch hier einen Kern auserlesenen Personals zu schaffen? Gute Schrittmacher sind Goldes wert. Die Frage dürfte vielleicht nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen sein. Eine bis in die Einzelheiten unter Beurteilung von Veranlagung und Fähigkeit durchgeführte Sichtung des Schiffsjungenpersonals vor Verteilung auf die Branchen könnte der Artillerie manch tüchtige Kraft zuführen, die ihr jetzt verloren geht.

Wdr.



Von den veränderlichen Sternen.

(Mit 16 Abbildungen.)

Das Bureau des longitudes bringt in seinem „Annuaire pour l'an 1909“ die Abhandlung „Les étoiles variables“ aus der Feder seines Astronomen Bigourdan. Nautische Kreise werden an einer Reihe hochbedeutsamer wissenschaftlicher Ergebnisse lebhaften Anteil nehmen. Die Liebe und die Sorgfalt, mit denen der Seefahrer den Sternhimmel betrachtet und nutzt, werden diese Ergebnisse nur steigern, zumal da sie oft an einen ihm bekannten und dienstbar gewesenen Stern anknüpfen. Zudem sind einige Ergebnisse von praktischem Werte auch für die Nautik.

Sterngrößen.

An Sternen halten heute Astronomen die Bestimmung der Lichtstärken für ebenso wichtig wie die der Orte. Nach ihren Lichtstärken werden die Sterne in „Klassen“ oder „Größen“ (mag oder m, abgekürztes magnitudo) eingeteilt: Die lichtstärksten Sterne sind „erster“ Größe und so fort bis zu den mit bloßem Auge gerade noch sichtbaren Sternen „sechster“ Größe. So unterschied schon Hipparch. Ein Stern erhält also eine um so höhere Größenzahl, je lichtschwächer er ist. Galilei zählte mit Einführung des Fernrohres in die Astronomie von 6 bis 12 mag weiter, und je stärker nach und nach die Beobachtungsmittel werden, um so weiter wird diese Teilung fortgesetzt. Bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts blieb indes die Größenanordnung der Sterne recht ungenau. Es fehlte sowohl für verschiedene Zeiten wie Personen ein unveränderlicher Maßstab. W. Herschel gab eine zwar mühsame, aber heute im wesentlichen als „Gradmethode“ geübte Lichtstärkenvergleichung. Er sagt: „Statt jedem Sterne eine Größe zu geben, stelle ich ihn in eine kurze Reihe ein, die sich auf die Ordnung geeigneter, nächster Sterne gründet. Um z. B. die Lichtstärke von D auszudrücken, sage ich CDE. Durch diese einfache Angabe beziehe ich den Stern auf einen scharf bestimmten Maßstab: C ist ein Stern, dessen Lichtstärke größer als D ist, und E ist ein anderer Stern, dessen Lichtstärke kleiner als D ist. Außerdem sind C und E derart gewählte Nachbarsterne, daß ich sie gleichzeitig mit D sehen und so unter günstigen Bedingungen vergleichen kann.“

Heute ist unter den verschiedenen Maßstäben der Sternlichtstärken der von Argelander in der Bonner Durchmusterung gewählte (BD) allgemein gebräuchlich geworden. Zu bemerken ist, daß für jeden der verschieden messenden Kataloge der wahrscheinliche Fehler mit der Lichtstärke des Sternes zunimmt, eine ständig wiederkehrende Regel. Zwischen Sternen 6. bis 10. Größe lassen sich die Lichtstärken auf 0,1 mag schätzen, ausgeschlossen ist dies aber bei den hellen, mit bloßem Auge sichtbaren Sternen.

Als Begründer der photometrischen Vergleichungen gilt Bouguer. Vor dem Objektiv wurden Diaphragmen verwendet (Humboldt). Vidal verglich Sternlichtstärken, indem er durch Öffnungen beobachtete, die enger als Pupillenweite waren. 1833 erreichte Arago einen großen Fortschritt; er ersann einen Photometer, der

auf dem Teilungsgesetz eines zwischen dem gewöhnlichen Strahl und dem außergewöhnlichen Strahl polarisierten Bündels beruhte. Auf dem gleichen Grundgedanken bauen sich die heute gebräuchlichsten (Zöllner-, Pickering- und andere) Sternphotometer auf.

Seit 1880 dient die Photographie mit größtem Erfolge der Lichtstärkenvergleichung unter Sternen. Die Photographie gestattet gewissermaßen selbsttätig und für eine Vielzahl von Sternen gleichzeitig vorzugehen. Ihr Ergebnisse sind äußerst bedeutungsvoll.

Bei unmittelbaren und photographischen, photometrischen Vergleichen ist die Farbe der verglichenen Objekte zu berücksichtigen. Folglich wäre das Spektrophotometer dem gewöhnlichen Photometer vorzuziehen. Aber sehr häufig muß man sich an dieses halten, weil das Licht nicht intensiv genug ist. Der Schmidtsche Farbenmaßstab, der gebräuchlich geworden ist, umfaßt vom Weißen durch Gelb und Orange zum Roten folgende 10 Stufen:

0 Weiß,
1 Gelblich-Weiß,
2 Weiß-Gelb (Weiß und Gelb zu gleichen Teilen),
3 Hellgelb,
4 Reingelb,
5 Dunkelgelb,
6 Rötlich-Gelb,
7 Gelb-Rot (Gelb und Rot zu gleichen Teilen),
8 Gelblich-Rot,
9 Rot mit wenig Gelb,
10 Rot.

Die kolorimetrischen Schätzungen schwanken etwas je nach dem verwendeten Instrument und nach den jeweiligen Anlagen des Beobachters; durch Benutzung gefärbter Glasschirme hat man versucht, diese Art persönlicher Gleichung zu vermeiden.

Auf die Sternvergleichungen sind ferner von Einfluß der Zustand des Himmels, sein Beleuchtetsein durch die Dämmerung, durch den Mond und andere, weiterhin der scheinbare Abstand der verglichenen Sterne, schließlich ihre Richtung in bezug auf die Senkrechten. Vor allem absorbiert unsere Lufthülle einen Teilbetrag des Sternenlichtes, der sich mit der Höhe über dem Horizonte ändert. Diese Höhe wie alle atmosphärischen Schwankungen (Druck, Feuchtigkeitsgehalt usw.) sind in Betracht zu ziehen.

Über die atmosphärische Absorption ist man zu folgendem Ergebnis gekommen (und dies dürfte für die nautische Praxis wissenswert sein):

1. Im Meeresniveau und für einen mittleren Zustand der Atmosphäre absorbiert diese 0,166 des Lichtes eines im Zenith angenommenen Sternes, was einem Verlust von 0,20 mag seiner Lichtstärke entspricht.

2. Mit der Zenithdistanz (z) und schneller als sie nimmt auch die Absorption zu nach einem empirischen Gesetze, dem nachstehende Werte folgen, in denen E die geminderte Lichtstärke bezeichnet, die ausgedrückt ist unter der Annahme, daß diejenige des Zenithes die Einheit ist.

z (Zehnergrad)	E	Lichtstärkenminderung (in Größen) mag
0	1,0000	0,000
50	0,9234	0,087
83,3	0,5500	0,649
90	0,3733	1,070
95,5	0,1526	2,041
97,7	0,0574	3,102

Die Lichtstärke nimmt mithin bis 50 Zehnergrad praktisch kaum fühlbar, dann aber in der Nähe des Horizontes recht beträchtlich ab.

Nachdem die Einteilung der Sterne nach Größen im Gebrauche feststand, mußte man sich, als man hinlänglich genaue Photometer hatte, fragen: welches ist durch den ganzen Maßstab hindurch die vergleichsweise Lichtstärke der Sterne jeder Klasse in bezug zu denjenigen der unmittelbar vorhergehenden oder folgenden Größe? Zunächst zeigte die Beobachtung diese Beziehung ziemlich konstant durch den ganzen Größenmaßstab hindurch. Die gewonnenen Verhältniszahlen nähern sich hinlänglich dem Werte 0,4, dessen Umkehrung 2,5 den allgemein angenommenen Wert ausmacht. Mit Annahme dieser Konstanten kann man in Sterngrößen die Beziehungen der Sternlichtstärken umsetzen und umgekehrt. Sie gestattet auch die Grenzgröße der in einem Fernrohre beliebiger Öffnung sichtbaren Sterne zu berechnen, wenn man sich diese Grenzgröße für eine gegebene Öffnung verschafft. Zum Unterschiede von der gewöhnlichen empirischen Skala nennt man die auf den Konstanten 2,5 beruhende, für die Fernrohröffnung berechnete die „normale Skala“:

Grenzgröße	Öffnung m	Grenzgröße	Öffnung m
1	0,0015	9	0,063
2	0,0025	10	0,099
3	0,0040	11	0,157
4	0,0063	12	0,250
5	0,0100	13	0,395
6	0,016	14	0,627
7	0,025	15	0,993
8	0,040	16	1,779

Außer dem konstanten Koeffizienten fordert jeder normale Maßstab, daß man die Größe eines bestimmten Sternes wähle. Gewöhnlich nimmt man als Lichtstärkeeinheit diejenige der Wega und gibt ihrer Sterngröße oder mag den Wert Null. In manchen Fällen werden die Sterne mit dem Polarstern verglichen, dessen Größe man gleich 2,05 setzt.

Schließlich werden alle lichtstärker als Null sich erweisenden Sterne negative Größen erhalten, und sogar die Sonne erhält in diesem Größenmaßstab ihren Platz: sie ist nahe an — 25,5. Um das Minusvorzeichen zu vermeiden, schlägt Ceraski vor, den negativen Größen die Bezeichnung supermagnitudo (sup. mag) zu geben.

Einteilung der veränderlichen Sterne und Ursachen ihrer Veränderlichkeit.

Die Erscheinung eines neuen Sternes veranlaßte nach Plinius Hipparch zu der Aufstellung eines Sternverzeichnisses. Man weiß also seit mehr als 2000 Jahren, daß gewisse Sterne nicht immer die gleiche Lichtstärke beibehalten.

An veränderlichen Sternen waren entdeckt bis 1840: 16, 1865: 113, 1893: 260, 1903: 1227, 1907: 3748.

Die veränderlichen Sterne verhalten sich in ihrer Lichtstärkenänderung äußerst mannigfach. Die von Pickering vorgeschlagene Einteilung ist heute allgemein angenommen. Er unterscheidet:

Klasse I: Zeitweilige Sterne, auch Novae benannt. Sie erscheinen plötzlich und werden dann nach und nach schwächer. Beispiele: Nova der Krone (1866), der Cassiopeja (1572).

Klasse II: Sterne mit langer Periode von $1/2$ bis 2 Jahren. Oft haben sie eine recht beträchtliche Lichtstärkenänderung. Außerdem bieten ihre Maxima und Minima zuweilen Unregelmäßigkeiten sowohl für Größen wie für Epochen. Beispiele: o Walfisch, χ Schwan usw.

Klasse III: Sterne mit Schwankungen, deren Lichtstärke gewöhnlich in engen Grenzen ohne ersichtliche oder erkannte Gesetzmäßigkeit ändert. Beispiele: α Orion, α Cassiopeja usw.

Klasse IV: Sterne mit kurzen Perioden, von einigen Tagen Dauer. Bei den einen besteht ein einziges Maximum und ein einziges Minimum, während andere zwei Maxima und zwei Minima in der Periode aufweisen. Beispiele: β Leier, δ Cepheus usw.

Klasse V: Sterne mit vorübergehenden Verfinsterungen. Sie unterliegen, nachdem sie in Lichtstärke unveränderlich geblieben, sehr regelmäßig einer zeitweiligen, mehr oder weniger vollständigen Erlöschung. Beispiele: β Perseus (Algol), S Krebs usw.

Die periodischen Sterne im eigentlichen Sinne sind diejenigen der Klasse II, IV, V.

Infolge ihrer Jahresbewegung um die Sonne bleibt die Erde nicht in ein- und derselben Entfernung vom betrachteten Sterne; bald nähert sie sich ihm, bald entfernt sie sich von ihm. Dies verursacht eine rein scheinbare periodische Ungleichheit. Man muß also auf die beobachteten Zeiten eine Korrektion anwenden, um sie dahin zurückzuführen, als wäre der Beobachter auf der Sonne. Diese Korrektion, Lichtgleichung genannt, hat zum Ausdruck

$$230{,}463 \text{ temp } A \cos b \cos (\odot - l),$$

worin bezeichnet: A den mittleren Halbmesser des Erdumlaufes, b die Breite des Sternes und l seine Länge. Die Zahl 230,463 temp ist die Zeit, die das Licht braucht, um die mittlere Entfernung der Erde von der Sonne zu durchlaufen. Diese Korrektion ist Null für b = 100 Zehnergrad (d. h. für Sterne, die im Pol der Ekliptik stehen) und sie erreicht ihren Höchstwert ± 230,463 temp für solche Sterne, die in der Ekliptik stehen, und zu solchen Jahreszeiten, in denen Sonne und l voneinander um 200 Zehnergrad differieren.

Klasse V: Sterne mit vorübergehenden Verfinsterungen oder des Algoltyps.

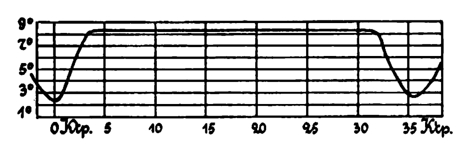
Ihre Periode überschreitet selten 20 VT (Vierteltage). Allerdings wird E Fuhrmann, ein spektroskopischer Doppelstern, von Ludendorff als Stern des Algoltyps angegeben mit einer Periode von 27,12 Jahren, und dieses Ergebnis bestätigt Col. Markwick.

Im Mittel betragen die Unterschiede zwischen Lichtstärkenmaximum und -minimum 1,71 mag. Für die kürzesten Perioden wächst meist die Abschweifung zwischen Licht-

stärkenmaximum und -minimum gleichzeitig wie die Periode. Mittlere Unterschiede über 2 mag kommen vor.

Wird die Veränderung ihres Lichtes betrachtet, so ist für diese Klasse von Sternen die Eigentümlichkeit bezeichnend, daß sie eine gleichmäßige und höchste Lichtstärke während des größeren Teiles ihrer Periode beibehalten; dies ist z. B. der Fall bei RX Herkules, dessen Lichtkurve nach Luizet Abbild. 1 darstellt.

Abbild. 1: Lichtkurve von RX Herkules.



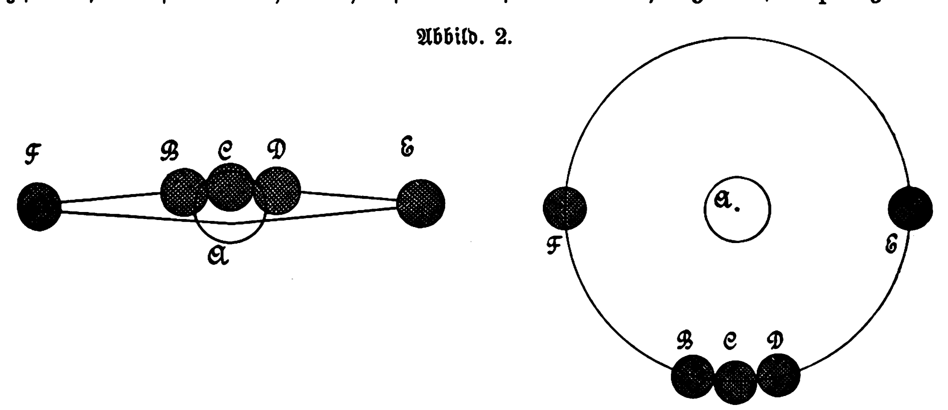
Außerdem sind fast alle Sterne dieser Klasse weißlich oder weiß.

Das Spektrum der Veränderlichen mit Verfinsterungen bietet in jedem Augenblicke die gleiche Beschaffenheit; aber es bringt eine schwingende Verschiebung der Spektrallinien in Übereinstimmung mit der Periode der Lichtstärkenänderung hervor.

Algol. Der Typ der Sterne mit Verfinsterungen ist Algol mit einer Periode von 114,694 ktp (kilotemp). Seine Lichtstärke bleibt konstant (2,3 mag) während 100 ktp, sie nimmt ab während 7,5 ktp und geht so von Größe 2,3 auf 3,5. Dann wächst sie während der gleichen Zeit und nimmt so ihren ursprünglichen Wert wieder an.

Die Beobachtung ergab, daß das Intervall zweier aufeinanderfolgender Minima stufenweis abnimmt. Die Ungleichheit der Periode betrüge etwa 140 Jahre. Schließlich wechselt auch die Dauer der Veränderung der Lichtstärke; für 1880 hatte Wurm 10,8 ktp gefunden, und für 1874 hat Schönfeld aus seinen Beobachtungen 15,3 ktp abgeleitet.

Abbild. 2.



Zur Erklärung der Lichtveränderlichkeit von Algol erwies sich immer die Annahme von Goodricke (1782) am geeignetsten. Dieser spricht den Lichtstärkenveränderungen Verfinsterungen zu, welche ein dunkler Begleiter verursacht. Die linke Abbild. 2 verlegt das Auge in die Nähe der Umlaufsebene, wie es wirklich der Fall ist, während die rechte Abbildung die Ebene desselben Systems darstellt.

Dies bemühte sich Pickering schon seit 1880 durch die von Argelander und seinen Nachfolgern gegebenen Lichtkurven zu zeigen; ja er versuchte die Elemente

des Umlaufes und die gegenseitigen Größenverhältnisse des unbekannten Begleiters zu bestimmen.

Seine Ergebnisse wurden indessen stark angezweifelt, bis Vogel 1889 auf äußerst unerwartete Art diese Theorie außer Zweifel setzen sollte. Als er Algol im Spektroskop untersuchte, fand er wirklich, daß die Strahlen seines Spektrums ihre normale Lage im Momente des Lichtstärkenminimums wie inmitten des Intervalls zwischen zwei aufeinanderfolgenden Minima einnehmen, aber daß dieselben Strahlen ¼ Periode vor dem Minimum nach dem Roten und eine ¼ Periode danach nach dem Violetten verschoben sind.

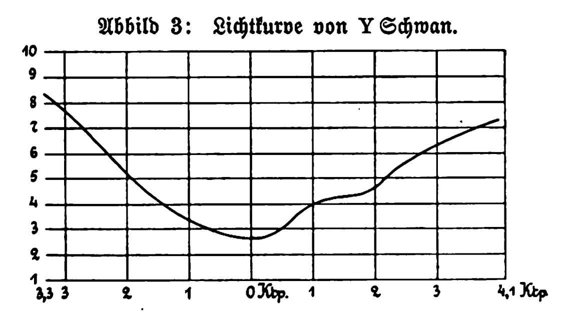
Diese mit dem Doppler-Fizeau-Prinzip gedeuteten Ergebnisse setzten das Vorliegen einer Kreisbewegung des Hauptsternes und das vor ihm im Momente der Lichtstärkenminderung statthabende Vorübergehen eines dunklen Begleiters außer Zweifel. Zur Erklärung der Erscheinungen genügt die Annahme, daß diese beiden Körper kugelförmig sind und sich in Kreisumläufen bewegen. Unter Verwendung aller Beobachtungsergebnisse sind die Durchmesser, die Abstände usw. zu bestimmen, wie sie folgende Zusammenstellung aufführt, in der a, das den Abstand der Mittelpunkte bezeichnet, gleich ist 0,035 des Erdabstandes von der Sonne, oder 5 194 000 km:

	Algol	Begleiter
Abstand vom Schwerezentrum	0,34 a 1 765 000 km	0,76 a 3 906 540 km
Durchmesser	1,2 ⊙ 1 706 400 km	1 ⊙ 1 335 000 km
Umlaufsgeschwindigkeit	93 tpkm	192 tpkm
Masse	1,1 ⊙	1 ⊙
Dichte	0,49	0,38

Wahrscheinlich besteht also das System des Algol aus zwei Kugelkörpern, die fast unserer Sonne an Größe gleichen. Sie drehen sich umeinander in sehr zusammengerückten Umläufen, zehnmal enger als die Merkurbahn; das gemeinsame Schwerezentrum fällt in den Hauptstern hinein.

Sterne mit gleichen Minima und mit ungleichen Minima. Nicht alle Sterne mit Verfinsterungen haben wie Algol eine in bezug auf das Minimum völlig

Abbild 3: Lichtkurve von Y Schwan.



symmetrische Lichtkurve. So würde für U Ophiuchus das Zunehmen der Lichtstärke einen ungefähr 0,8 ktp nach dem Minimum recht deutlichen Stillstand aufweisen.

Für Y Schwan (Abbild. 3) wird diese Dissymmetrie noch schärfer.

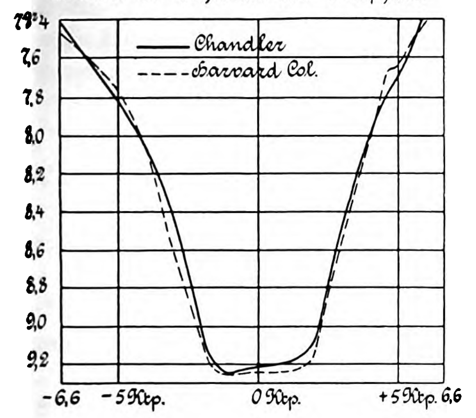
Für U Cepheus entspränge die Lichtstärkenänderung nach Wilsing zwei getrennten und regelmäßig wechselnden Lichtkurven, deren eine den ungeraden Perioden und

deren andere den geraden Perioden entspräche. Aber nach Chandler wäre die Lichtkurve einheitlich und in bezug zum Minimum ein wenig unsymmetrisch.

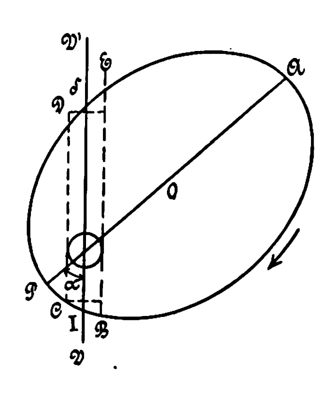
Schließlich bietet bei RS Schütze die Lichtkurve zwei ungleiche Minima von verschiedener Dauer und getrennt durch ungleiche Intervalle.

Alle diese Erscheinungen lassen sich ebensoleicht wie im Falle Algol erklären mit der Annahme, daß diese Sterne sehr enge Zweikörpersysteme sind, deren Umlaufsebene ungefähr durch die Sonne geht, derart, daß bei jedem Umlauf für uns beide Einheiten sich wechselseitig verdecken. Dem ist hinzuzufügen, daß das Spektroskop wechselseitige, in völliger Übereinstimmung mit dieser Annahme stehende Verschiebungen der Strahlen gezeigt hat.

Abbild. 4: Lichtkurve von U Cepheus.



Abbild. 5.



In Abbild. 5 sei ABPDA der relative Umlauf des Begleiters, der im Sinne des Pfeiles laufen soll, PA seine große Axe, VV′ die Sehlinie, welche in der Ebene des Umlaufes angenommen werde und mit AP den Winkel a bilde. Bei der unteren Konjunktion I wird der Begleiter den Hauptstern, umgekehrt bei der oberen Konjunktion S dieser jenen verdecken. Da die Abstände der Punkte I und S vom Periaster P in der Regel ungleich sind, so finden bei jedem Umlauf zwei ungleiche Minima statt, zwischen denen das System eine konstante Lichtstärke beibehält. Beide Sterne seien von gleichen Abmessungen, E und e seien die bezüglichen Lichtstärken des Hauptsternes und seines Begleiters. Das konstante Lichtstärkenmaximum wird dann $E + e$; bei den unteren Konjunktionen bietet sich das Minimum e, bei den oberen Konjunktionen das zweite Minimum E.

Unter der Annahme zweier Sterne gleicher Lichtstärke werden die zwei Minima gleich sein. Setzt man voraus, daß die Lichtstärke des Begleiters allmählich kleiner sei, so fiele die Intensität des ersten Minimums allmählich auf Null usw.

Bezüglich der Dauern der Lichtstärkenveränderungen gilt: sie werden so ungleich wie möglich, wenn $a = 0$ Grad; und ihr Unterschied nimmt ab, wenn man annimmt, daß a sich 100 Grad nähere, in welchem Falle die Dauern gleich sein müssen.

In Wirklichkeit wird die Umlaufsebene nicht genau den Sehstrahl einschließen; indes muß ihr Winkel stets sehr klein sein, damit man hier eine Verfinsterung erhalte,

und der gewöhnliche Hergang wird bleiben wie in dem eben betrachteten Idealfalle, außer wenn die Ellipsen nur partielle sind. Auch wird begreiflich, wie es mit Hilfe der Beobachtungen in jedem Sonderfalle möglich ist, Abstände, Durchmesser, relative Lichtstärken usw. des Hauptsternes und seines Begleiters zu bestimmen.

Für Y Schwan (Lichtkurve Abbild. 3) beispielsweise hat man gefunden:

Er kann betrachtet werden als zusammengesetzt aus zwei Sternen von gleichen Abmessungen und von gleichen Lichtstärken, die sich in einem elliptischen Umlauf bewegen. Dessen Bahnebene geht durch die Sonne, und dessen Apsidenlinie schließt mit dem Sehstrahl einen bestimmten Winkel ein.

Gleichfalls U Cepheus (Abbild. 4) läßt sich betrachten als gebildet von zwei Sternen, der eine leuchtend, der andere dunkel und kleiner; beider Durchmesser verhalten sich wie 5 : 3, und der Begleiter besäße einen relativen Umlauf, der, als kreisförmig vorausgesetzt, einen doppelt so großen Halbmesser hätte wie derjenige des Hauptsternes selbst. Die Ränder der beiden Einzelkörper wären mithin nur durch $^1/_5$ des Umlaufhalbmessers getrennt.

Die periodischen Ungleichheiten, die für mehrere Sterne mit Verfinsterungen, insbesondere für Algol, festgestellt sind, hat man auf zwei verschiedene Weisen erklärt.

Chandler meint, dieses periodische Glied komme daher, daß das Doppelsystem, beispielsweise gebildet von Algol, einen Umlauf von großen Abmessungen um einen verhältnismäßig dunklen und bisher unsichtbar gebliebenen Stern macht. Unter diesen Bedingungen wären in der Tat die Verfinsterungen des Algol abwechselnd beschleunigt oder verzögert, je nachdem sich der Stern der Erde nähere oder von ihr entferne. Zur Erhärtung dieser Annahme versuchte man zu zeigen, daß die Rektaszension des Algol einer entsprechenden Schwingung unterliege, aber diese Tatsache ist noch keineswegs erwiesen.

Tisserand erklärt das gleiche periodische Glied, indem er annimmt, daß das System des Algol nur einen einzigen dunklen Begleiter umschließe, daß aber der Hauptstern leicht abgeplattet sei, woraus für die große Axe des Umlaufes eine unmittelbare und gleichförmige Winkelbewegung folge. Eine Abplattung gleich $^1/_{288}$, d. h. nahezu diejenige der Erde, genüge zur Erklärung des fraglichen Gliedes.

Klasse IV: Sterne mit kurzen Perioden im eigentlichen Sinne oder mit kontinuierlicher Lichtänderung. β Leiertyp.

Die Sterne dieser Klasse sind kurzperiodig wie die der vorbehandelten Klasse V, aber sie kennzeichnen sich durch eine kontinuierliche Lichtänderung, wonach man sie oft benennt. Selten überschreitet ihre Periode einen Monat.

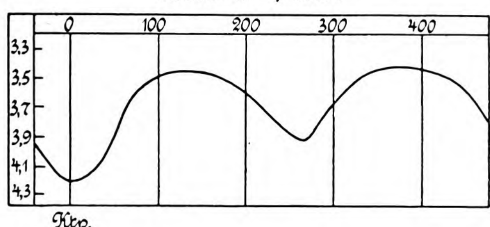
Die Form, die ihre Lichtkurve bietet, ist recht vielfältig, wie aus den Abbild. 6 bis 12 ersichtlich. Immer aber ist die Lichtstärkenänderung ununterbrochen.

In spektroskopischer Hinsicht stehen diese Sterne denen des Algoltyps nahe dadurch, daß die Strahlen ihres Spektrums in Übereinstimmung mit der Periode der Lichtstärkenänderung einer schwingenden Verschiebung unterliegen. Es liegt auch hier also eine Umlaufsbewegung vor, und infolgedessen muß die Lichtstärkenänderung Verfinsterungen zugeschrieben werden. Aber dieses Spektrum unterliegt in seiner Beschaffen-

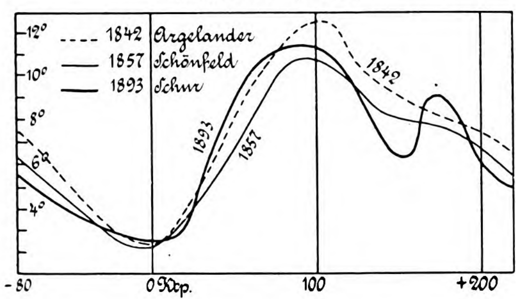
heit Änderungen, deren Periode gleichfalls mit derjenigen der Lichtstärkenänderung übereinstimmt.

Der Typ dieser Sterne ist β Leier, dessen Lichtkurve Abbild. 6 darstellt. Seine Lichtstärke unterliegt einer doppelten Schwingung, die zwei gleiche Maxima (3,4 mag) und zwei ungleiche Minima (3,9 mag und 4,2 mag) umfaßt. Die Dauer ihrer Periode, die gegenwärtig 516 ktp beträgt, scheint langsam zuzunehmen, etwa 3,7 temp im Jahr. Die äußersten Lichtstärken scheinen sich nicht zu ändern.

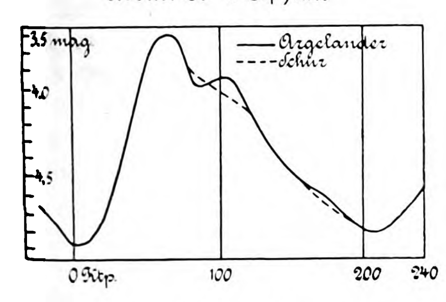
Abbild. 6: β Leier.



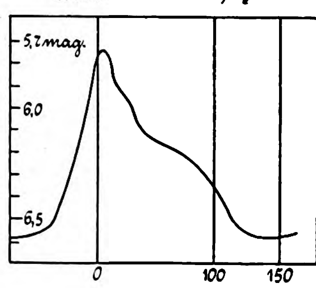
Abbild. 7: η Adler.



Abbild. 8: δ Cepheus.



Abbild. 9: Y Schütze.

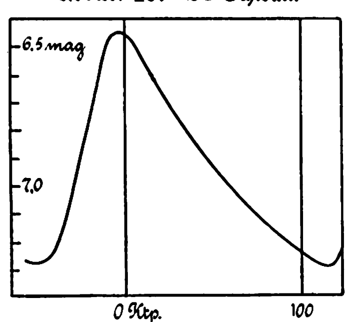


Andere Sterne dieser Klasse, wie U Pegasus, S Pfeil, bieten deutlich in ihren Lichtkurven die gleiche periodische Schwingung, die für β Leier angegeben. Aber für η Adler (Abbild. 7), δ Cepheus (Abbild. 8) sind beide Zweige unsymmetrisch. Für andere Sterne, wie Y Schütze (Abbild. 9), ist das zweite Minimum durch eine einfache Einbiegung bezeichnet. Für SU Schwan (Abbild. 10) ist die Einbiegung sogar verschwunden, aber die Lichtzunahme ist viel schneller als die Abnahme, besonders für UY Schwan (Abbild. 11). Schließlich für ζ Zwillinge (Abbild. 12) ist die Änderung

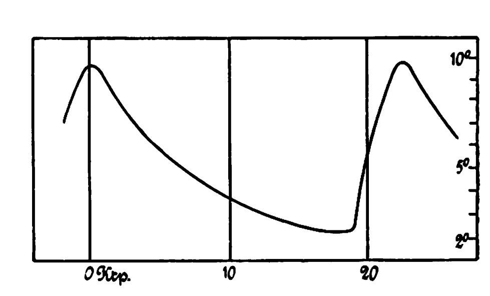
vollkommen regelmäßig und bildet eine einfache, in Beziehung zum einzigen Maximum recht symmetrische Schwingung.

So bilden die Veränderlichen dieser Klasse IV eine Art Reihe zwischen zwei Grenzfällen, in deren einem sich β Leier und in deren anderem sich ζ Zwillinge befindet. Zwischen diesen beiden Sternen stufen sich die Veränderungen der Lichtintensität in fortlaufender Weise ab bis zu allmählichem Verschwinden des zweiten Minimums und des zweiten Maximums, und schließlich, wie eben bemerkt, bleibt nur eine einfache zum Maximum symmetrische Schwingung.

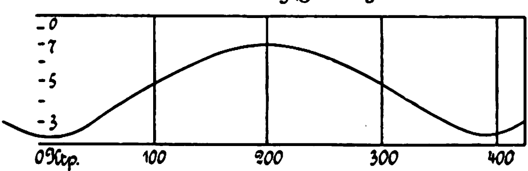
Abbild. 10: SU Schwan.



Abbild. 11: UY Schwan.



Abbild. 12: ζ Zwillinge.



Ursachen der Veränderlichkeit der Sterne der Klasse IV. Wie erwähnt, zeigt das Spektroskop, daß die Lichtstärkenänderungen dieser Sterne Verfinsterungen zukommen. Aber bei dieser Annahme bleibt die Kontinuität der Lichtstärkenänderung zu erklären. Myers ist dahin gekommen, auf die Betrachtung von Tisserand zurückzugreifen und für jeden der zwei Einzelkörper eine gewisse Abplattung anzunehmen. Unter Verwendung aller Ergebnisse, sowohl okularer wie spektroskopischer, ist er für β Leier zu dem Ergebnis gelangt, daß dieses System sich zusammensetzt aus zwei leicht abgeplatteten Sternen, der Begleiter ein wenig kleiner und verhältnismäßig leuchtend, der Hauptstern größer und dunkel. Deren Durchmesser verhalten sich wie 3 : 4 und deren eigentliche Lichtstärken wie 10 : 4. Der Begleiter verschiebt sich in einer Ebene, die die Sehlinie einschließt und hält einen merklich kreisförmigen, relativen Umlauf inne, dessen Radius nicht das Doppelte desjenigen des Zentralsternes erreicht. Die Veränderung der Exzentrizität des Begleiterumlaufes und die Bewegung des Periaster erklären die leichte Veränderung der Periode.

Das Systemganze hat eine Masse gleich ungefähr dem Dreißigfachen der Sonnenmasse, aber seine Dichte ist nur 0,0006 derjenigen des Wassers, also nahezu 0,06 derjenigen der Luft.

Zu ergänzen bleibt, daß diese Auffassung, β Leier als ein System von nur zwei Körpern zu betrachten, Einwendungen hervorgerufen hat, die namentlich auf der Beschaffenheit des Spektrums dieser Veränderlichen fußen.

Dieses Spektrum bietet eine gewisse Anzahl paarweis angeordneter Strahlen, der eine dunkel, der andere hell, als hätte ein Stern des Oriontyps sein Licht mit demjenigen einer Gasmasse gemischt, und alle Strahlenpaare geben nicht dieselben radialen Geschwindigkeiten. Die dunklen Strahlen zeigen sich zu gewissen Zeitabschnitten über die entsprechend hellen Strahlen projiziert, statt nur von ihnen verlöscht zu werden, und die Trennung ist besonders hervortretend im Hauptminimum, dann, wenn die radiale relative Geschwindigkeit Null sein muß. Zudem vollzieht sich die Koinzidenz beider Spektren nicht zwischen dem Hauptminimum und dem folgenden Maximum.

Hier herrscht eine wahre Verwirrung, aus der hervorzugehen scheint, daß die Perioden für die qualitative Änderung des Spektrums und für die Lichtstärkenänderung die gleichen sind.

Abbild. 13: System β Leier.

Um diese Ergebnisse auszugleichen, betrachten einige diese Veränderliche als gebildet aus zwei Sternen des Oriontyps und einen Stern mit leuchtenden Linien. Andere halten an der Annahme eines einfachen Zweikörpersystems fest, aber sie verzichten darauf, die periodische Verschiebung der leuchtenden Strahlen nach dem Roten als von einer radialen Geschwindigkeit herrührend zu deuten. Für sie rührt diese Verschiebung her von einer tiefen Veränderung der physischen Eigenschaften: Temperatur, Druck usw.

Entsprechende Forschungen sind auf einige andere Systeme ausgedehnt worden: So scheint U Pegasus sich zusammenzusetzen aus zwei leicht abgeplatteten Sternen, der eine verhältmäßig klein und leuchtend, der andere verhältnismäßig groß und dunkel, deren eigentliche Durchmesser und Lichtstärken im Verhältnis 3 : 4 stehen. Der Begleiter bewegt sich in einer Ebene, die nahezu die Sehlinie einschließt, und in einem merklich kreisförmigen Umlauf, dessen Halbmesser nicht die Summe der Halbmesser der Einzelkörper überschritte.

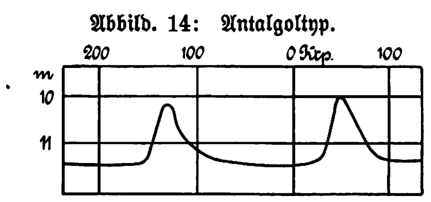
Die mittlere Dichtigkeit wäre fast die gleiche wie bei dem System β Leier. Unter anderen Veränderlichen dieser Klasse sind auch δ Cepheus und β Adler im

Spektroskop untersucht worden; ihre Dichte wäre von gleicher Ordnung wie die der vorigen, aber ihre Einzelkörper schienen sich viel mehr zu durchdringen als die von β Leier und U Pegasus, was erkläre, warum die Zeitabschnitte ihrer Lichtmaxima nicht mit radialen Geschwindigkeiten zusammenfallen. Hierbei muß man für die Verfinsterungen eine andere Ursache der Lichtstärkenänderung annehmen; nur umgekehrt, wie bei β Leier der Fall, scheinen hier die beiden Einzelkörper von gleicher Beschaffenheit.

Betrachtet man nun die Sterne mit kurzen Perioden (Klasse IV und V) zusammen, so zeigt sich, daß sie uns aufeinanderfolgende Übergangspunkte bieten, bei denen man die Zweikörpersysteme durchlaufen muß: β Zwillinge, W Jungfrau stellen die Scheidung eines Nebelsternes bei der Geburt eines Zweikörpersystems dar; in β Leier und U Pegasus ist die Scheidung schon oder nahezu eingetreten, und vollzogen ist sie in S Segel und S Krebs. Doch beginnt die Verdichtungsarbeit kaum für einen der Einzelkörper; in Y Schwan scheinen sich die Einzelkörper parallel zu entwickeln und Zwillingssterne zu bilden. In Algol schließlich ist der eine Einzelkörper fast völlig erloschen, während der andere eine richtige Sonne darstellt.

Sterne des Haufentyps, des Antalgoltyps. Zu den Sternen der Klasse IV mit kurzer Periode zählt man die Veränderlichen, bei denen fast alle Lichtstärkenänderung sich in verhältnismäßig kurzer Zeit und nahe am Maximum vollzieht (Abbild. 14). Diese Sterne sind also in gewisser Art das Gegenstück zum Algoltyp, wo die gleiche Lichtstärkenänderung nahe am Minimum statt hat. Daher der oft gebrauchte Name Antalgol dieser Sterne. Man nennt sie auch zuweilen Sterne mit Rekrudeszens. Pickering hat aus ihnen die Klasse IVa gebildet.

Abbild. 14: Antalgoltyp.



Sterne dieses Typs sind erst ganz jüngst entdeckt, 1895 durch Professor Solon J. Bailey. Dieser erkannte, als er zu Arequipa den Kugelhaufen Messier 3 photographierte, unter 900 untersuchten Sternen die gewaltige Zahl von 87 Variabelen (inzwischen auf 132 gebracht).

Auch der Haufen Messier 5 bot 46 Veränderliche unter 750 (später 85 unter 900). Ja unter 16 Sternen innerhalb eines Kreises von 0,033 Zehnergrad Durchmesser gab es 6 Veränderliche. Dies ist eine gewaltige Verhältniszahl, ist doch unter 100 mit bloßem Auge sichtbaren Sternen noch nicht ein veränderlicher bekannt.

Sehr viele andere Haufen wurden gleichfalls photographisch untersucht, und unter 23 von ihnen hatte man Ende 1898 schon 509 neue Veränderliche entdeckt. Die beiden schon genannten Haufen Messier 3 und 5 sind übrigens die reichsten, denn das Verhältnis der Veränderlichen beträgt hier 15 bzw. 10 von 100. Fast alle Veränderliche dieser Haufen sind von gleicher Lichtstärke und verändern von Größe 13 zu 16.

Nachdem diese Entdeckungen mit Hilfe der Photographie gemacht, war es zweckmäßig, sie durch unmittelbare Beobachtung zu bestätigen. Dies tat an einigen Ver-

änderlichen des Haufens Messier 5 mit dem großen Fernrohr der Yerkes Sternwarte Barnard. Dieser entdeckte schließlich in Messier 3 eine Veränderliche von 631,2 ktp Periode, die Bailey entgangen war.

Fast alle diese Sterne haben eine kurze Periode. So haben von 106 Veränderlichen des Haufen ω Zentaur 98 eine Periode unter 40 ktp. Die längste ist 1900 ktp und die kürzeste 10,3 ktp. Endlich beträgt hier die größte Lichtstärkenänderung etwa 5 Größen.

In den Haufen Messier 3 und 5 haben die meisten Veränderlichen nahezu gleiche Perioden, ungefähr 20 ktp, gleichwie wenn sie ein und derselben inneren Schwankung unterlägen.

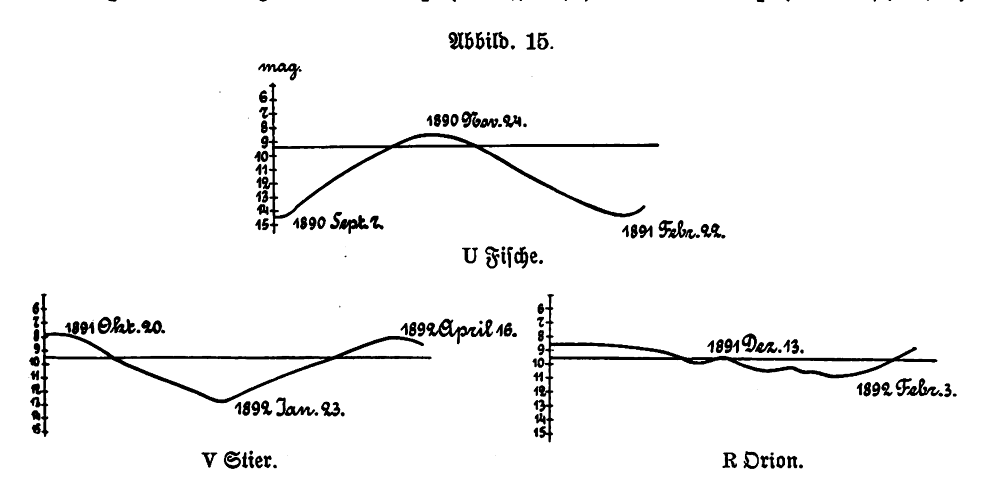
Manchmal ist die Lichtstärkenänderung eine sehr rasche, indem sie während 1,6 ktp bis zu 2,5 mag erreicht. Dies ist die rascheste der Beobachtungen. Da die meisten Sterne dieses IVa Typs nur in Haufen gefunden wurden, benannte man sie „Haufentyp“. Neuerdings hat man aber auch Einzelsterne desselben Typs entdeckt: solche sind Y, UY, RZ Leier usw.

Klasse II: Sterne mit langer Periode.

Die Sterne dieser Klasse, 458 an Zahl, haben eine mittlere Periode von 12000 bis 16000 ktp oder von etwa einem Jahre.

Die kürzeste in dieser Klasse bekannte Periode (RX Andromeda) beträgt 1608 ktp und die längsten 24360 ktp (S Cassiopeja) und 29800 ktp (RW Ophiuchus).

Abbild. 15.



U Fische.

V Stier. R Orion.

Der Unterschied der äußersten Lichtstärken ist größer als bei den Sternen der Klassen V und IV. Ja die beobachteten Schwankungen zwischen 2,13 mag und 5,63 mag sind in Wirklichkeit noch stärker, denn manche dieser Sterne werden in unseren stärksten Instrumenten unsichtbar, und für sie hat man statt der unbekannten Minimagröße die vom benutzten Instrument erreichte Grenzgröße angenommen.

Die Sterne dieser Klasse bieten oft verschiedene Unregelmäßigkeiten sowohl für die Größen wie für die Epochen. Ihre Lichtkurve ist gewöhnlich etwas unbestimmt, wie die Kurven der Figur 15 zeigen, indem die Maxima und die Minima nur vage

festgelegt sind. Zuweilen schwankt die Kurve von einer Periode zur folgenden, bietet ein Nebenmaximum nahe am Hauptmaximum usw.

Bei einigen Sternen, die diesem Typ anzugehören scheinen, wie R Schild, scheint man hinsichtlich der Lichtstärke zwei Periodenarten unterscheiden zu müssen. In den geraden Perioden wäre die Lichtstärke größer als in den ungeraden. Außerdem hätte seit seiner Entdeckung durch Pigott (1795) bis auf den heutigen Tag der Unterschied der Lichtstärke allmählich zugenommen.

Kurz, bei diesen Veränderlichen findet man kein beständiges Element; alles ändert von Periode zu Periode: Dauer der äußersten Lichtstärken, Farbe usw. Viele Sterne dieser Klasse II sind rot oder rötlich und gewöhnlich von um so ausgeprägterer Färbung, je länger ihre Periode.

Mira Walfisch. Der berühmteste Stern dieser Klasse II ist *o* Walfisch; er ist auch die am frühesten bekannte Veränderliche (1596 Fabricius. Seine Periodizität entdeckte 1638 Holwarda). Seine Periode schwankt zwischen 12 800 und 14 800 ktp, und seine Maxima wie seine Minima sind untereinander sehr verschieden; die Maxima haben geschwankt von 1,2 mag (1769) bis 3,9 mag (1729), die Minima von 8,0 mag bis 9,5 mag.

Heis meinte, die lichtstärksten Maxima wechselten mit den lichtschwächsten Minima, aber diese Gesetzmäßigkeit ist nicht bekräftigt. Guthnick äußerte die Ansicht, die lichtstärksten Maxima kehrten in einer Periode von 59,5 Jahren wieder; aber um dies zu entscheiden, reichen die Beobachtungen nicht hin. Das gleiche ist der Fall bezüglich der Bestätigung der Ungleichheiten von 1000 ktp (Argelander), 260 ktp (Schwab), 180 Jahren (Guthnick), 160 Jahren (Argelander).

Anzuführen ist übrigens, daß einige Beobachter plötzliche Lichtstärkeänderungen wahrgenommen zu haben glauben von fast einer ganzen Größe, aber deren Vorhandensein bleibt noch zu bestätigen.

Auch die Höchstlichtstärken sind, wie erwähnt, veränderlich, aber sie bieten nicht die für die Dauern gefundenen periodischen Ungleichheiten: hier ist keine Gesetzmäßigkeit erkannt.

Das Spektrum der Mira Walfisch gehört wie dasjenige der anderen Veränderlichen mit langer Periode zum Typ III (Secchi), wenigstens was die dunklen Strahlen anbelangt. Es wird gebildet durch einen zusammenhängenden Grund, von dem sich ein doppeltes Strahlensystem abhebt, die einen dunkel, die anderen hell mit dunklen Streifen unbekannten Ursprunges. Diese Streifen haben das Aussehen perspektivisch gesehener und von der roten Seite beleuchteter kannelierter Säulen.

Dieses Spektrum scheint zwei Änderungsarten zu bieten, deren eine in Beziehung zur Lichtstärke des Sternes stünde, während die andere eine recht lange Periode besäße, über die uns Ergebnisse fehlen.

Das Spektrum erforschten besonders Vogel, Sidgreaves, W. W. Campbell, Stebbins, Slipher, Plaskett u. a.

1902 hat es Stebbins häufig mit dem großen Lickrohre photographiert, während die Sterngröße von 3,8 auf 9,0 ging, und er hat die relative Lichtstärke der hellen Wasserstoffstrahlen, besonders von Hγ und Hδ, abnehmen sehen, während dem-

entgegen die gleiche relative Lichtstärke zunahm für die übrigen hellen Strahlen wie λ-λ 4571, 4308 und 4203, deren erstere dem Magnesium und deren andere beide dem Eisen anzugehören scheinen. Zu bemerken ist, daß der Strahl Hε sehr schwach ist.

Diese Änderung von Hγ und Hδ scheint an die Lichtstärke des Sternes geknüpft zu sein, und man erklärt sie sich so, daß zur Zeit des 3 mag-Maximum von 1897 diese Strahlen von Sidgreaves weniger intensiv gefunden waren als zur Zeit des 2 mag-Maximum von 1905. Doch ist zu erwähnen, daß dieser geübte Beobachter das Ergebnis der Intensitätsänderung den Absorptionsstreifen zuschreibt. Der ununterbrochene Teil des Spektrums ändert sich auch, nach Stebbins, und nimmt an relativer Intensität mit schwächer werdendem Stern ab. Der heute helle Strahl Hβ war einst schwarz und sehr schwach; er scheint eine sehr viel längere Änderungsperiode zu haben als diejenige der Sternlichtstärkenänderung. Umgekehrt ist der 1902 helle Strahl λ 4571 heute durch eine Absorptionslinie ersetzt.

Das Vorliegen von Titan, dessen Vorkommen von Stebbins 1902 als zweifelhaft betrachtet wurde, wird heute fast allgemein angenommen.

Die hellen Strahlen und die schwarzen Strahlen zeigen eine radiale Bewegung von konstanter Größe an, die den Stern uns näher bringt. Aber die von den hellen Strahlen angezeigte Geschwindigkeit ist geringer als die von den schwarzen Linien angegebene, etwa im Verhältnis 3 : 4. Die Absorptionslinien geben eine radiale Geschwindigkeit von 140 tpkm und die hellen Linien von 108 tpkm.

Schließlich hat im Maximum (2·5 mag) von 1898 Campbell wiederholt festgestellt, daß der Strahl Hγ dreifach ist. Die gleiche Beobachtung ist im Maximum 1906 von Sidgreaves wiederholt worden:

Dieses Spektrum bietet noch eine Menge zu klärender Fragen.

Nach dem, was soeben von der radialen Bewegung dieses Sternes gesagt wurde, können die Lichtstärkenänderungen keinem Begleiter zugeschrieben werden, es sei denn, daß man ihm eine verhältnismäßig geringe Masse zuspräche; übrigens schließt die Unregelmäßigkeit der Periode gleichfalls diese Annahme aus.

Anderseits zeigen die großen Veränderungen der relativen Intensität, die an gewissen hellen Strahlen und an dem ununterbrochenen Teile des Spektrums beobachtet sind, daß die Lichtstärkenänderungen keiner allgemeinen Absorption zugewiesen werden können, und man sieht sich veranlaßt, sie Flecken, inneren Ursachen zuzuschreiben. Als Bestätigung dieser Anschauungsweise besteht nach Cortie Ähnlichkeit zwischen den Spektren dieses Sternes und der Sonnenflecken: in beiden fände man besonders das Absorptionsspektrum des Titanoxydes. Erwähnt sei, daß jüngst Turner die Art bestätigt hat, im allgemeinen die Lichtstärkenänderung der Veränderlichen mit langer Periode aus Oberflächenflecken zu erklären.

Zweifellos würden sich die Schwierigkeiten, die bei der Erklärung der Lichtstärkenänderung von Mira Walfisch auftreten, für die übrigen Sterne derselben Klasse bieten, aber diese sind gewöhnlich viel weniger untersucht worden. Hieraus erhellt, welche Arbeitsmenge zur Klärung der Ursprungsfrage für die Lichtstärkenveränderungen dieser Sternklasse noch zu bewältigen sein wird.

Klasse I: Zeitweilige Sterne, auch Neusterne genannt.

Diese Sterne sind, wie erwähnt, die ältest bekannten. Doch bilden sie die wenigst zahlreiche Klasse, denn bislang zählt man von ihnen nur 23, und in dieser Zahl gibt es nur 11, die im Maximum ihrer Lichtstärke die sechste Größe erreichen, d. h. dem bloßen Auge sichtbar werden.

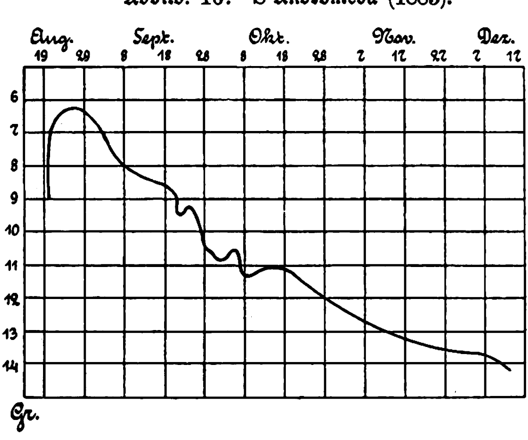
Sie unterschieden sich für die alten Astronomen durch ihre plötzliche und ungewöhnliche Stärke und durch die schwache Dauer ihrer Sichtbarkeit; so war es mit Nova Cassiopejae (1572), die bei ihrer größten Lichtstärke ebenso hell wie Venus wurde und die man bei scharfem Zusehen im hellen Mittag sehen konnte. Etwa nach Verlauf eines Monats begann sie ihre Lichtstärke zu verringern und verschwand gegen Februar 1574 dem bloßen Auge völlig, nachdem sie 17 Monate lang geleuchtet hatte.

Heute weiß man, daß diese Sterne noch viel schwächer als sechster Größe werden, denn sie hören gewöhnlich auf, in unseren stärksten Fernrohren sichtbar zu bleiben. Doch ist der Stern, der 1866 in der Krone (T) erschien und zweiter Größe wurde, heute ein fester Stern 11,5 Größe.

1783 wurde im Pfeil der erste der stets teleskopisch bleibenden Neusterne entdeckt, und solcher Art ist die größte Zahl derjenigen, die man heute mit Hilfe der Photographie findet. Wie für die alten Astronomen bleiben auch für uns die Neusterne gewöhnlich nicht sehr lange sichtbar; doch macht T-Krone eine Ausnahme, wie eben gesagt, und andere haben eine Periode von äußerst langer Veränderlichkeit. So hat η-Schiff von 1811 bis 1845 unregelmäßig an Lichtstärke zugenommen und die Größe -1 erreicht; dann nahm er nach und nach bis zu achter Größe ab.

Recht veränderlich und äußerst verwickelt ist das Gesetz der Lichtstärkenabnahme, wie Abbild. 16 zeigt, die die aufeinanderfolgenden Lichtstärken des 1885 seitlich vom

Abbild. 16: S Andromeda (1885).



Kern des Andromedanebels erschienenen Neusternes gibt. Man sieht, daß diese Sterne stufenweise durch Maxima und Minima gehen ohne erkennbare Gesetzmäßigkeit; diejenigen, die wie η-Schiff während recht langer Dauer schwanken, bilden eine Art Verbindung zwischen den Klassen I und III (zeitweiligen Sternen und Sternen mit

unregelmäßiger oder unbekannter Periode). In anderer Hinsicht kann man die Neusterne als Veränderliche mit sehr langer Periode ansehen.

Zuweilen ändert auch die Farbe dieser Sterne; der Neustern von 1572 blieb zwei Monate lang weiß zur Zeit seiner größten Lichtstärke, dann ging er allmählich ins Gelbe und Rote, um wieder weiß zu werden und zu bleiben. Ebenso hat auch η-Schiff Farbenänderungen aufgewiesen, während der Neustern von 1604 immer weiß geblieben ist.

Eine merkwürdige Eigentümlichkeit bot die Nova 1892, T Fuhrmann, dar: nach erheblicher Lichtstärkenminderung erschien sie, allerdings nur nach einigen Beobachtern, von einem Nebel umgeben, anscheinend wie wenn die Wandlung eines Sternes inmitten eines Nebelsternes stattgehabt hätte.

Spektrum der Neusterne. Das Spektroskop ließ verschiedene eben besprochene Veränderungen bestätigen und erläutern und gleichzeitig die Ursachen der Lichtstärkenänderungen teilweise klären.

Als erster wurde so 1866 im Spektroskop untersucht T Krone, den Cornu, Huggins, Wolf, Rayet u. a. erforschten. Damals fiel vor allem das Vorhandensein leuchtender Strahlen auf, von denen man noch kein Beispiel in Sternspektren kannte. Man schloß daraus, daß die außergewöhnliche Lichtstärke dieses Sternes einem furchtbaren Umsturz zukomme, der den Stern in eine Atmosphäre glühenden Wasserstoffes gehüllt hätte.

Die hellen Strahlen des Wasserstoffes bestanden bis zum Ende der Sichtbarkeit, während dies in gleicher Weise für Nova Schwan (1876) nicht der Fall war. Hier erloschen die hellen Strahlen zuerst vor dem kontinuierlichen Spektrum. Alle Neusterne zeigten so die hellen Strahlen des Wasserstoffes, wenn nicht ständig, so wenigstens im Zeitpunkt des Lichtstärkenmaximums.

Eine andere Eigentümlichkeit des Spektrums der Neusterne ist die, daß die hellen Strahlen nach dem Roten verschoben sind und dabei die dunklen nach dem Violetten. Der Doppler-Fizeausche Grundsatz und der Einfluß hoher Spannungen reichen scheinbar nicht hin, um diese entgegengesetzten Verschiebungen zu erklären. Und neuerdings ließ man die anormale Zerstreuung, die die metallischen Dämpfe nahe an ihren Absorptionslinien ausüben, ins Mittel treten.

Am eingehendsten erforscht ist unter den Neusternen der im Perseus 1901 erschienene; er bot bislang unbekannte Eigenheiten; deshalb werden wir seine Geschichte hier kurz zusammenfassen.

Neustern des Perseus (1901). Dieser Stern wurde am 22. Februar 1901 morgens von Anderson in Edinburg und fast gleichzeitig von Gore in Dublin entdeckt; ersterer gab ihm zunächst die Größe 2,7 und bläulich-weiße Farbe.

Die Lichtstärke dieses Sternes muß recht schnell zugenommen haben. Denn 120 ktp zuvor, am 19. Februar, war er unter elfter Größe, wie aus einer damals in Harvard aufgenommenen Photographie hervorgeht, und am 23., am dritten Tage nach seiner Entdeckung, war er der Capella gleich, ja nach einigen Beobachtern merklich lichtstärker. Somit wäre sein Licht in einem Zwischenraum von 160 ktp wenigstens 25 000 mal größer geworden.

Er erreichte damals sein Lichtstärkenmaximum und nahm alsbald ab. Er durchlief im Mittel die Größen:

	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0
am	25. 2. 01	2. 3. 01	7. 3. 01	20. 3. 01	10. 4. 01	1. 6. 01	1. 1. 02	15. 3. 02

Dann sank er sogar unter Größe 11,5, und jetzt hält er sich fast auf Lichtstärke 10,5.

Übrigens nahm sein Licht nicht regelmäßig ab, sondern bot eine recht merkliche periodische Änderung, besonders im April 1901, als er fünfter Größe war. Seine Periode betrug nahezu 168 ktp und die Lichtstärkenänderungen erreichten 1,5 mag.

Die Lichtstärkenminderung wurde von einer Änderung der Farbe begleitet, die besonders ausgesprochen war in dem Zeitraum, in dem der Stern von erster auf sechste Größe lief; dann ging die Färbung allmählich vom Weißen zum Roten (von 1 bis 7 des Farbenmaßstabes), und selbst später hätte er nach einigen Beobachtern periodische Änderungen in Beziehungen zu denen der Lichtstärke aufgewiesen.

Nicht weniger auffallend waren die Änderungen des Spektrums dieses Sternes; am 22. Februar abends glich sein Spektrum demjenigen des Oriontyps, es war fast völlig kontinuierlich vom Roten bis zum Violetten, besonders bei Instrumenten mittlerer Stärke, und mit dem Auge bemerkte man in ihm schwierig einige feine schwarze Strahlen, die indes auf photographischen Platten hinlänglich verzeichnet waren.

Am 23. bot dieses Spektrum keine recht ausgesprochene Veränderung; doch war der Tags zuvor fehlende Strahl K deutlich sichtbar. Aber am 24. hatte sich schon eine völlige Veränderung vollzogen, denn der Stern bot das Spektrum der Neusterne mit hellen Linien.

In der Folgezeit bot dieses Spektrum noch weitere Veränderungen, aber viel weniger einschneidend als zuvor. Die Änderungen zeigten sich in Beziehung zu den periodischen Lichtstärkenänderungen. 1907 endlich wurde das Spektrum ähnlich dem der Sterne Wolf-Rayet gefunden.

Eine sehr große Zahl von Positionsbeobachtungen der Nova Perseus wurde gemacht, sowohl absolute wie relative, aber der Stern bot weder eine wahrnehmbare Eigenbewegung noch eine klar hervortretende Parallaxe. Indem er den Neustern photographisch auf vier Nachbarsterne bezog, fand Bergstrand für diese relative Parallaxe 0,000008 Zehnergrad, und da die mittlere Parallaxe der Vergleichssterne zu 0,000002 Zehnergrad geschätzt werden kann, so gelangt man für die absolute Parallaxe des Neusternes zu dem Werte 0,000 01 Zehnergrad.

Außer diesen verschiedenen Veränderungen bot der Neustern des Perseus eine merkwürdige und übrigens in den Annalen der Astronomie bisher einzige Erscheinung. Am 20. September 1901 hatte Ritchey in der Yerkessternwarte diesen Stern photographiert und fand ihn in eine Art nebeliger Spirale gehüllt, die nach wenigen Tagen schon Form und Ausdehnung geändert hat.

Nun suchte man ihre Spuren auf früher genommenen Photographien, und so vermochte Perrine auf einer Platte vom 29. März 1901 um den Stern zwei schwache Nebelringe, wie einige verstreute nebelhafte Verdichtungen nachweisen: der größere dieser Ringe als unregelmäßiges Oval war der hellere, sein mittlerer Halbmesser betrug 0,037 Zehnergrad und seine Dicke 0,006 Zehnergrad. Der innere Ring

bildete eine nahezu vollkommene Ellipse, deren einer Brennpunkt vom Stern eingenommen wurde und deren Axen je 0,0462 und 0,037 Zehnergrad lang waren.

In der Folge meldete man diese Ringe nicht mehr, sondern einen diffusen Nebel, der sich rings um den Stern verbreitete und allmählich weitete, und in dem man mehrere Verdichtungen bemerkte; auf einer Anfang Dezember 1901 erhaltenen Platte zählte man deren 13. Zugleich bestätigten sich die von Ritchey angezeigten Bewegungen, die besonders wahrnehmbar bei den Hauptverdichtungen waren; diese Bewegungen vollzogen sich nicht gemäß der Richtung des Sternes, sondern in mannigfachen, oft sogar entgegengesetzten Richtungen; Ende des Jahres 1901 betrug ihre mittlere Geschwindigkeit, 0,011 Zehnergrad im Monat; andere hatten eine sehr viel größere Geschwindigkeit. Später hat die Geschwindigkeit der Versetzung in merklicher Weise abgenommen.

Perrine erhielt Anfang November 1902 mit einem Spaltspektroskop (50 ktp Exposition) das Spektrum einer dieser Verdichtungen (D). Es war, soweit man bei so schwachen Objekten urteilen kann, nicht dasjenige eines nebeligen Gases, noch dasjenige des Neusternes seit Juli 1901, sondern dasjenige dieses Sternes im Zeitpunkte seiner größten Lichtstärke.

Das Auftreten dieser erstaunlichen Nebel, die in so schneller Bewegung sind, hat verschiedene Deutungen veranlaßt, die wir nacheinander betrachten wollen.

1. Für die Vertreter der meteoritischen Theorie, die Sir N. Lockyer entwickelte, wäre die Gesamterscheinung Zusammenstößen von meteoritischen Strömungen zuzuschreiben; die Zusammenstöße der dichtesten Strömungen würden vom Neustern selbst verursacht, und die beobachteten Nebel könnten teils den Zusammenstößen weniger dichter Gebiete, teils den von den Zusammenstößen selbst verursachten Dämpfen zugeschrieben werden. So erklärt man sicherlich ganz gut das beobachtete Spektrum. Aber in vorliegendem Falle ruft eine solche Annahme schwere Bedenken hervor; insonderheit ist sie ungeeignet, die Geschwindigkeit der Nebelversetzungen zu erklären.

2. Fast gleichzeitig wurde von mehreren Astronomen eine andere Erklärung gegeben: sie nimmt um den Neustern eine vorher vorhandene, unbewegliche und zunächst unsichtbare Materie an, die sichtbar geworden sei, als sie durch den Stern im Zeitpunkt seiner Höchstlichtstärke erhellt wurde. Übrigens hätten beispielsweise auch elektrische Wellen, die die Nova aussendete, in einer Masse dünnen Gases Licht erzeugen können.

Diese Annahme, die ziemlich allgemein in Aufnahme kam, ist auf die Prüfung des Spektrums der Masse D gestützt, aber sie erklärt nicht, warum die Ringe vom 29. November 1901 nicht kreisförmig sind, warum die Versetzungen sich nicht nach dem Halbmesser vollziehen und warum ihre Geschwindigkeit im Abnehmen gewesen. Außerdem dürfte reflektiertes Licht nicht intensiv genug sein, um so dünne Materien sichtbar zu machen.*)

*) Hier sei beigefügt, was Professor Klein in der „Leipziger Illustrierten Zeitung" schrieb: „Die beste Deutung des Vorganges, der sich in dem Aufleuchten und Wiederverschwinden des Sternes kundgab, lieferte Professor v. Seeliger. Nach ihm ist der Stern auf seinem Laufe im Weltenraume mit einer großen kosmischen Staub- oder Nebelmasse zusammengetroffen und an seiner Oberfläche so sehr erhitzt worden, daß er hell aufleuchtete. Dieses Licht durchdrang dann die Schichten der kosmischen Wolkenmasse und machte sie uns als schwachen Nebel sichtbar. Je nach



3. Eine dritte Annahme, die Véry gibt, nimmt an, daß die von den Nebeln gebotenen Erscheinungen diamagnetischen Zonen zukommen, die sich nach den Kraftlinien unter dem Einfluß des vom Sterne ausgestrahlten magnetelektrischen Impulses bewegen. Man erkläre sich so, warum die Bewegungen sich nicht radial vollzögen.

Klasse III: Sterne mit Schwankungen.

Die Sterne dieser Klasse, ungefähr 120 an Zahl, bieten schwache Lichtstärkenänderungen, die im übrigen völlig unregelmäßig sind, so daß ganz allgemein keine eigentliche Periode besteht.

Unter den Sternen dieser Klasse bemerkt man α Orion, α Cassiopeja usw.

Die Veränderlichkeit von α Orion wurde von J. Herschel endeckt und von Argelander untersucht. Die Amplitude der Änderungen beträgt 0,5 bis 0,6 mag, und die Bestimmung seiner kritischen Punkte läßt eine recht große Unsicherheit von 320 bis 400 ktp. Man spricht ihm zuweilen eine Periode von 196 Tagen zu, die in zwei ungleich lange Teile zerfiele, einen durch 92 Tage zunehmenden und einen durch 104 Tage abnehmenden. Aber neuerdings stellte Lau nach seinen Beobachtungen von 1905 bis 1907 eine Kurve auf, die auf eine Periode von etwa 1,5 Jahren mit einer Schwankung von 0,6 mag Amplitude führt.

Nach Fräulein Maury bieten in seinem Spektrum die Strahlen des Wasserstoffes Eigentümlichkeiten, die an die zusammengesetzten, d. h. von zwei übereinandergelagerten Spektren gebildeten erinnern, als wäre der Stern ein Doppelstern.

Der Stern α Cassiopeja scheint auch zur selben Klasse zu gehören. Seine Lichtstärke, dessen Veränderung nicht völlig feststeht, würde zwischen 2,2 bis 2,8 schwanken, und bezüglich seiner Periode hat Argelander geglaubt, sie auf 70 Tage festsetzen zu dürfen, indem er jedoch einräumte, daß sie vielleicht viel kürzer sei.

Über die Ursachen dieser Lichtstärkenänderungen lassen sich gegenwärtig nur vage Vermutungen aufstellen.

Aus vorstehendem werden die neuen Ergebnisse ersichtlich, die man durch das Studium der veränderlichen Sterne, besonders der mit kurzer Periode, gefunden hat.

Statt den dichten Sternen unseres Systems stehen wir solchen gegenüber, die viel leichter als die Luft unserer Atmosphäre sind. Schon die Forschung der Doppelsterne hatte gezeigt, daß das Sonnensystem mit seinen verhältnismäßig winzigen Planeten gegenüber dem Zentralgestirn, das sie in nahezu kreisförmigen Bahnen umlaufen, im All vielmehr eine Ausnahme darstellt. Jetzt bieten uns die Sterne mit kurzer Periode nicht mehr einen an Gestalt und Lichtstärke unveränderlichen Körper dar, der seine Begleiter auf verhältnismäßig gewaltige Entfernungen hält, sondern einander zum gegenseitigen Durchdringen nahe Sonnen, die infolge von tiefgreifenden Veränderungen innerhalb einiger Tage, wenn nicht ktp vergehen.

---

dem Fortschreiten der Lichtstrahlen durch diesen Nebel wurde dessen Ausdehnung für uns scheinbar immer größer, so daß man glauben konnte, er dehne sich mit Lichtgeschwindigkeit aus. Wenn diese Annahme der Wahrheit entspricht, so läßt sich aus der Größenzunahme des Nebels die Entfernung des Sternes von der Erde berechnen. Diese Entfernung ergibt sich zu 200 000 Milliarden Meilen, ein Weg, den der Lichtstrahl erst in 164 Jahren zurücklegen kann, so daß der Vorgang, der das Aufleuchten des Sternes 1901 für uns sichtbar machte, in Wirklichkeit sich schon 1740 ereignet hat."

Somit hat das Studium der veränderlichen Sterne die Astronomen gezwungen, ihre kosmogenischen Anschauungen zu erweitern und zu erneuern. Dies spricht genug für die Wichtigkeit, die diesem Studium zukommt, bei dem übrigens jeder mit den bescheidensten Mitteln sich nützlich machen kann.

So die namentlich eingangs stark gekürzte Übersetzung des ersten Teiles der Abhandlung. Im zweiten Teile gibt mit gleich meisterhafter Klarheit Bigourdan einen Überblick über die Beobachtung der veränderlichen Sterne und über die Berechnung ihrer Elemente.



Das Rote Kreuz im Dienste der Marine.

In Wilhelmshaven ist ein junger, neuer Verein im Entstehen, der wohl die Aufmerksamkeit aller Marineangehörigen auf sich zu ziehen berechtigt ist, und dem auch von weiteren Kreisen gewiß die besten Wünsche für seine gedeihliche Fortentwicklung entgegengebracht werden: ich spreche von dem neugegründeten Männer-Zweigverein vom Roten Kreuz für Wilhelmshaven-Rüstringen.

Es sind schon jetzt etwa 30 Männer beigetreten, Angehörige der verschiedensten Berufsklassen, die sich im Krankendienst ausbilden lassen wollen, um im Kriegsfalle ihre Kräfte dem Vaterland als freiwillige Krankenpfleger zur Verfügung zu stellen.

Die Behörden bringen dem jungen Verein alle Aufmerksamkeit und alles Wohlwollen entgegen, auf die ein Zweigverein des Roten Kreuzes mit Recht Anspruch erheben kann, nachdem diese Vereinigung in der kurzen Zeit ihres Bestehens so unendlich viel Gutes im Dienst der Menschlichkeit geleistet hat. Mir scheint, daß das Rote Kreuz berufen ist, auf diesem Gebiet die Stelle der alten Ritterorden einzunehmen, nur daß im heutigen Geiste alles auf eine viel breitere Grundlage gestellt ist und deshalb noch viel Größeres verspricht, als was jene Orden für ihre Zeit geleistet haben und leisten konnten.

Es ist fast selbstverständlich, daß namentlich die höheren ärztlichen Dienststellen diesem Verein in besonderer Weise entgegenkommen, um seine Entwicklung in jeder Weise zu fördern und zu unterstützen.

Das Sanitätsamt hat einen Sanitätsoffizier zur Verfügung gestellt, der die Leitung des Unterrichts und der Ausbildung übernimmt. Es ist das gewiß schon deshalb von großem Wert, weil es nun möglich ist, die Mitglieder des Vereins für die ganz besonderen Aufgaben auszubilden, die im Kriege ihnen unter Leitung der Marineärzte zufallen werden. Welches diese Aufgaben sind, will ich später noch ausführen.

Das Sanitätsamt hat weiter dem jungen Verein, der aus naheliegenden Gründen noch nicht genügend mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege ausgerüstet sein kann, diese Gegenstände, soweit sie für die Ausbildung und für den Unterricht zunächst notwendig sind, aus seinen Beständen zur Verfügung gestellt, und ihm damit eine weitere wesentliche, wertvolle Hilfe geleistet. Später wird der Verein satzungsgemäß darauf bedacht sein, Verbandmittel und alle sonstigen Ausrüstungsgegenstände für die Kriegskrankenpflege selbst zu beschaffen. Er hält diese Sachen in gebrauchsfähigem Zustand bereit, um sie im Kriegsfall sofort unentgeltlich der Marine zur Verfügung zu stellen.

Das Sanitätsamt hat schließlich in Anerkennung der großen Hilfe, die wirklich ausgebildete und erfahrene Krankenpfleger gerade zu Anfang eines Krieges für uns bedeuten, sich damit einverstanden erklärt, daß auch eine Ausbildung der Mitglieder in der Krankenpflege am Krankenbett im Marinelazarett in Aussicht genommen werden darf, gewiß die wichtigste und wertvollste von allen Vergünstigungen, die dem jungen Verein zuteil werden konnten. Diese Ausbildung am Krankenbett wird jeder Arzt als so wichtig bezeichnen, daß ohne sie ein freiwilliger Krankenpfleger bei den heutigen Anforderungen kaum als solcher in Rechnung kommen kann. Durch den Unterricht

allein kann die Übung und Sicherheit in diesem schwierigen Dienst niemals erworben werden.

Ich habe schon darauf hingewiesen, eine wie große Bedeutung die freiwillige Krankenpflege schon heutzutage hat. Bei großen Unglücksfällen, bei Kriegen fremder Völker — ich erinnere nur an den Burenkrieg, an den Krieg zwischen Rußland und Japan, an das große Erdbebenunglück in Süditalien — hat das Rote Kreuz großartig angelegte Hilfsunternehmungen eingeleitet und ausgerüstet. Es hat sich in kurzer Zeit zu einem fast einzig dastehenden großen, mächtigen Verbande entwickelt, der allein in Deutschland viele hunderte von Vereinen mit Zehntausenden von Mitgliedern umfaßt. Trotzdem herrscht in weiten Kreisen immer noch eine erhebliche Unkenntnis über diese Verhältnisse, und es scheint gerechtfertigt, diese Gelegenheit zu benutzen, um hier ganz kurz auf die Tätigkeit und die Absichten des Roten Kreuzes hinzuweisen.

In früheren Jahrhunderten gab es kaum etwas wie freiwillige Krankenpflege. Da die staatlichen Einrichtungen für die Pflege und Behandlung der Verwundeten bei weitem nicht ausreichend waren, so kamen auf den Schlachtfeldern ungezählte Menschen ums Leben, nur weil ihnen rechtzeitige, sachgemäße Hilfe nicht zuteil werden konnte.

Erst im vorigen Jahrhundert, mit seinen großen Kriegen und seinen blutigen Schlachten, fühlte sich die gesamte Menschheit von der Grausamkeit dieses Zustandes so ergriffen, daß man anfing, ernstlich auf Abhilfe zu sinnen, getragen von dem Gedanken, daß der verwundete Feind kein Feind mehr ist, daß, wo Völker kämpfen, vielleicht kämpfen müssen, kein Grund vorliegt, dem einzelnen jene tätige Nächstenliebe zu versagen, die wir als höchste Errungenschaft unserer Geistesentwicklung betrachten, die uns hinaushebt über die Menschen früherer Zeitalter.

Es entstand so die freiwillige Krankenpflege, die heute in Deutschland unter dem Zeichen des Roten Kreuzes alle Hilfskräfte vereint, die sich, ihre Tätigkeit und ihre Geldmittel zur Verfügung stellen, um im Kriegsfall den Verwundeten Hilfe zu leisten.

Es war ein glücklicher, fruchtbringender Gedanke, daß sehr bald die verschiedenen größeren Vereinigungen sich zusammentaten, sich alle für den Kriegsfall ganz den staatlichen Behörden zur Verfügung stellten und sich auch ganz und gar diesen Behörden und den Kriegsgesetzen unterwarfen, so daß sie vollständig dem Kriegssanitätswesen sich eingliederten und als eine Unterstützung angesehen werden konnten, mit der man schon bei Aufstellung der Pläne für den Krieg und für die Krankenpflege im Kriege bestimmt rechnen konnte. Nur auf dieser Grundlage war es möglich, die angebotenen Kräfte wirklich ganz auszunutzen.

Ist so die Tätigkeit des Roten Kreuzes zunächst im wesentlichen auf den Kriegsfall berechnet, so haben sich doch auch eine Reihe von Aufgaben im Laufe der Zeit ergeben, die auch in langen Friedensjahren seine Arbeit und Aufmerksamkeit völlig in Anspruch nehmen, so daß es gewissermaßen im Zustand dauernder Bereitschaft sich befindet. Das ist ja das wesentliche bei jeder Hilfe im Kriege, die nutzbringend sein soll, daß sie im Frieden so vorbereitet sein muß, daß sie im Ernstfall im Augenblick, wo sie verlangt wird, in vollem Umfang und in ihrer vollen Wirksamkeit einsetzen kann. Schnelle Hilfe ist hier, mehr noch als irgendwo anders, doppelte Hilfe.

Diese Vorbereitung für den Kriegsfall nun hat sich das Rote Kreuz als wichtigste Aufgabe für den Frieden gesetzt. Dazu ist ununterbrochen die Oberleitung in Tätigkeit, um die Erfahrungen aus früheren Kriegen und aus den Kriegen fremder Völker zu sammeln und zu verwerten und für die Zukunft und für unser eigenes Vaterland nutzbar zu machen; ferner, um an dem inneren Aufbau der Roten Kreuz-Vereinigung immer weiter zu arbeiten, so daß der Verband immer mehr zu einem einheitlichen, fest gefügtem Ganzen wird, das auch von den staatlichen Behörden, der Heeresverwaltung, immer mehr als ein mächtiges Hifsmittel angesehen wird, mit dem man im Kriegsfall ernstlich rechnen kann.

Das Rote Kreuz betrachtet es ferner als seine Aufgabe, die Friedenszeit dazu zu benutzen, Geldmittel aufzubringen und zu sammeln, für die es Mittel zur Pflege von Verwundeten und Kranken, auch ganze Lazarette und Lazaretteinrichtungen schon im Frieden beschafft, die bereit gehalten werden, und im Kriegsfall sofort dem Staate zur Verfügung gestellt werden können. Man sieht leicht, wie auf diesem Gebiete sich der Tätigkeit weitester Kreise ein reiches Feld bietet, ihre opferwillige Liebe zum Vaterland zu bezeugen auch in solchen Fällen, wo vielleicht irgend jemand selbst nicht imstande ist, auf dem Schlachtfeld mit der Waffe in der Hand oder in den Lazaretten seine Dienste darzubringen.

Als wichtigste Aufgabe, meines Erachtens, aber betreibt das Rote Kreuz die Ausbildung und Heranbildung von freiwilligen Krankenpflegern und Pflegerinnen, über die bei Ausbruch eines Krieges sofort die Heeres- und die Marineverwaltung nach eigenem Ermessen verfügen können. Das wird uns im Kriegsfall besonders wertvoll sein. Denn wenn naturgemäß schon im Frieden Krankenpfleger und Wärter nicht in überreichlich bemessener Anzahl vorhanden sind, so wird uns noch viel mehr im Kriege jede sachkundige Unterstützung äußerst erwünscht sein. Es ist mit Sicherheit vorauszusehen, daß im Kriege gerade die Gestellung einer ausreichenden Zahl von zuverlässigen, ausgebildeten Krankenpflegern für die leitenden ärztlichen Dienststellen eine der schwierigsten Aufgaben bedeuten wird.

Und wie groß die Unterstützung ist, die wir von dem Roten Kreuz zu erwarten haben, das wird am besten eine Zahl zeigen, die einzige, die ich hier anführen will, über die umfangreiche Tätigkeit des Vereins. Schon im Kriege mit Frankreich im Jahre 1870/71 hat das Rote Kreuz mehr als 110 000 Kranke und Verwundete in 876 Hilfsvereinslazaretten gepflegt, und die Gesamtleistung alles dessen, was durch freiwillige Gaben zur Pflege der in jenem Kriege Verwundeten zusammengebracht wurde, hat man auf mehr als 56 Millionen Mark berechnet. Also ganz gewiß werden wir gern und dankbar im Kriegsfall mit einer solchen Unterstützung für unsere Kriegskrankenpflege rechnen wollen.

Um seinen Mitgliedern und besonders auch dem Verein als solchem im Frieden schon Gelegenheit zu geben, sich auf die eigentliche Aufgabe im Kriege vorzubereiten, und gleichzeitig, um dauernd seinem Grundgedanken, der Betätigung der Nächstenliebe, sich zu widmen und ihm treu zu bleiben, beteiligt sich das Rote Kreuz jederzeit überall da, wo plötzlich große Not besondere Anforderungen an die Hilfsleistung stellt, für die besondere Einrichtungen nicht vorhanden sein können. Ich habe weiter oben schon darauf hingewiesen und Beispiele für diese Tätigkeit des Roten Kreuzes angeführt.

Und nun noch einige Worte über die Dienste, die der neubegründete Verein in Wilhelmshaven dem Vaterland im Kriegsfall zu leisten berufen sein wird.

Schon bei der Begründung des Vereins beteiligten sich an dem ersten Unterricht etwa 30 Mitglieder. Die Freude und Begeisterung, mit der sich alle Teilnehmer der Ausbildung hingaben, läßt bestimmt erwarten, daß schon jetzt nach Beendigung des ersten Lehrganges eine ganze Anzahl von brauchbaren Hilfskrankenpflegern vom Verein der Marine zur Verfügung gestellt werden können, eine Zahl, die sich rasch vergrößern wird. Es ist sogar bestimmt zu erwarten, daß die Zahl der Teilnehmer am Unterricht von Jahr zu Jahr zunimmt.

Der Verein hat die ausgesprochene, durch Satzungen festgelegte Absicht, seine Hilfstätigkeit ausschließlich der Marine zu widmen. Es ergibt sich daraus die große Annehmlichkeit, daß sich mit ziemlicher Bestimmtheit voraussehen läßt, wie und wo im Kriegsfall diese Hilfskräfte verwendet werden müssen. Es handelt sich eigentlich nur um die Tätigkeit als Hilfskrankenpfleger in den Wilhelmshavener Festungslazaretten und in den vielleicht mit Mitteln und Unterstützung des Roten Kreuzes noch zu errichtenden Festungshilfslazaretten; weiterhin als Begleitmannschaften und Pfleger der aus den Festungslazaretten in das Inland zu überführenden Verwundeten und Kranken.

So liegt die Aufgabe klar vor uns und es besteht auch die Möglichkeit, einen ganz scharf umrissenen Ausbildungsplan hierauf aufzubauen. Nicht immer sind die Aufgaben der freiwilligen Krankenpflege so klar vorgezeichnet. Die ganze Ausbildung wird dadurch sehr erleichtert und vereinfacht und kann durch die Beschränkung der Aufgabe mit umsomehr Nachdruck und Gründlichkeit betrieben werden. Die Ausbildung im Verwundetentransport und im Sanitätskolonnendienst, die in anderen Vereinen viel Zeit wegnimmt, läßt sich auf ein Mindestmaß beschränken, und dafür kann die ganze Zeit auf vertiefte Durchbildung im eigentlichen Krankenpflegedienst verwendet werden.

Um sich auch schon im Frieden zu betätigen, hat der Verein in Aussicht genommen, nach dem Beispiel der großen Städte, in Wilhelmshaven eine Unfallhilfsstelle einzurichten, in der von den ausgebildeten Mitgliedern des Vereins bei plötzlichen Unglücksfällen die erste Hilfe geleistet werden kann. Es ist anzunehmen, daß die Errichtung einer solchen Hilfsstelle in nicht allzuweiter Ferne liegt.

Ganz außerordentlich groß sind die Anforderungen, die heutzutage im Kriegsfall an das gesamte Sanitätswesen der Marine herantreten werden. Jede Unterstützung durch freiwillige Hilfsleistungen muß uns dringend erwünscht sein und wird dankbar angenommen werden. Ganz gewiß ist darum die Gründung dieses Zweigvereins vom Roten Kreuz in Wilhelmshaven ein wertvoller Zuwachs für die Kriegskrankenpflege und damit für die Leistungsfähigkeit der Marine im Kriegsfall überhaupt.

H.



Georg v. Neumayers Wirken für die deutsche Marine.

Ein großer Geist und ein glücklicher Mann, dem ein köstliches Blühen beschieden war, ist mit Georg v. Neumayer kürzlich dahingeschieden. Reich an Arbeit, reich an Erfolgen, doch reich auch an Ehren und an Freuden war sein gesegnetes, sonniges Leben.

„Selten ist es einem Menschen vergönnt, während mehr als 50 Jahren einen und denselben Gedanken in sich zu verkörpern, seine ganze Lebensarbeit auf einen leitenden Gedanken, einen und denselben starken Grundton stimmen zu können und im Alter das hohe ferne Ziel erreicht zu sehen, an das zu gelangen unbeugsamer Wille und zähe Energie in hoffnungsfreudiger, wagemutiger Jugendzuversicht sich vorgenommen hatten“, also kennzeichnete Bürgermeister Dr. Burchard in einer markigen und gehaltvollen Rede Neumayers Werdegang am 24. März 1903 beim Festmahl des Hohen Senats der Freien und Hansestadt Hamburg zu Ehren des scheidenden Begründers der Deutschen Seewarte.

Der rastlos tätige Greis, dessen kernige Lebenskraft am 25. Mai 1909 in Neustadt an der Haardt eine tückische Bronchitis brach, war in der Rheinpfalz auch geboren, und zwar in Kirchheimbolanden am 26. Juni 1826. Angespornt durch die Werke Friedrich Lists und Maurys, wollte Neumayer als erster deutscher Gelehrter im Seedienst Erfahrungen sammeln, um später die nautischen Wissenschaften zum Besten der Seefahrer fördern zu können. In München bestand er 1849 das Staatsexamen in den mathematisch-physikalischen Fächern und der Ingenieurwissenschaft an der Technischen Hochschule, 1850 als Assistent der Sternwarte die Doktorprüfung an der Universität, 1851 in Hamburg das Kapitänsexamen an der Navigationsschule, nachdem er eine achtmonatige Seereise als Matrose gemacht hatte. Auch nach dem Examen erwarb er sich noch mehr als zwei Jahre Seefahrtzeit als Matrose, Steuermann und Forschungsreisender auf deutschen und englischen Segelschiffen, darunter dem berühmten Klipper „Sovereign of the Seas“. In seiner schönen Pfälzerheimat schmiedete er die ersten Pläne für ein nautisches Observatorium nach seinem Sinne; seine Denkschrift über die Errichtung eines solchen in Australien wurde von dem schon 85jährigen Alexander v. Humboldt nur schwach gefördert, umsomehr von dem berühmten Chemiker Liebig, der sie bei König Maximilian II. von Bayern warm befürwortete. Inzwischen führte Neumayer 1855 eine magnetische Landesvermessung in der Pfalz aus, machte auch Anfang 1856 magnetische Beobachtungen in Schleswig. 1856 gewährte Maximilian II. Mittel für das australische Unternehmen; der Hamburger Senator Godeffroy gab dem Gelehrten mit seinem großen Gepäck an Instrumenten freie Reise. In Melbourne erreichte er mit eiserner Tatkraft, daß sein 1857 begründetes Privatobservatorium schon 1859 als staatliches Flagstaff Observatory anerkannt wurde; gleichzeitig wurde er Direktor der magnetischen Aufnahmen für die Kolonie Victoria und Mitglied des Forschungsausschusses für die Durchquerung Australiens. Er organisierte dabei ein System meteorologischer Beobachtungen über acht Längen- und drei Breitengrade, also größer als Deutschland, bereiste seine Stationen

selbst, nahm sie hypsometrisch und magnetisch auf und machte dazu die erforderlichen Ortsbestimmungen. In diese Zeit fällt die von ihm selbst im dritten Band „Auf weiter Fahrt" beschriebene Besteigung des Kosciuskoberges in den australischen Alpen. Auf seiner Zentralstelle in Melbourne sammelte er außerdem Schiffswetterbücher nach Maurys Muster, verarbeitete die Registrierbeobachtungen seines Flutmessers usw., machte mit seinem Meteorographen (der kürzlich dem technisch-wissenschaftlichen Reichsmuseum in München mit anderen von Neumayer selbst erfundenen Instrumenten überwiesen wurde) Bahnbestimmungen von 2200 Meteoren, führte Pendelbeobachtungen mit dem ebenfalls von ihm erdachten Reversionspendel aus, verarbeitete auch 300 Segelschiffsreisen zwischen Australien und Europa zur Bestimmung der besten Seglerwege nach den Jahreszeiten. Letztere Arbeit wurde von der Melbourner Handelskammer in einem Schreiben vom 31. Mai 1864 besonders hochgeschätzt.

Schon in der Denkschrift an seinen König hatte Neumayer erklärt, nach Deutschland zurückkehren zu wollen, um seine wissenschaftlichen Erfahrungen zugunsten des Vaterlandes zu verwerten. Getreu diesem Entschlusse, legte er Mitte 1864 sein Amt als Direktor des Flagstaff-Observatoriums nieder, schied aus den angenehmsten Verhältnissen von Melbourne und segelte auf einem schottischen Klipper im Herbst 1864 nach der Heimat zurück. Das Leitmotiv seines Strebens hatte er schon in einem Vortrag im Deutschen Verein in Melbourne (der in Nr. 37 der deutschen Zeitung für Australien, „Germania", vom 20. September 1861 im Druck erschien) ausgesprochen: „Wir müssen uns ein Recht erwerben, in den Reihen der seefahrenden Nationen erscheinen zu können, und dieses Recht kann nur erworben werden durch das Verdienst um die Ausbreitung nautischer Kenntnisse. Wir sehen Portugiesen und Spanier, Holländer und Engländer, Franzosen und Russen und in neuerer Zeit Amerikaner sich ihre maritime Bedeutung anbahnen und erringen durch Leistungen auf dem Gebiete der Hydrographie und Geographie. Durch Erweiterung nautischer Kenntnisse, durch Entdeckungsreisen wurden zunächst größere Erfolge möglich gemacht und zum anderen der maritime Geist in der Nation geweckt und gebildet."

Sofort nach seiner Rückkehr regte Neumayer in Hamburg und Berlin, besonders aber bei der ersten deutschen Geographenversammlung in Frankfurt a. M. am 24. Juli 1865, die Gründung einer Zentralstelle für Hydrographie und maritime Meteorologie in Hamburg an, als deren Bezeichnung der Obmann des freien deutschen Hochstifts, Dr. Otto Volger, in derselben Sitzung den Namen „Deutsche Seewarte" vorschlug. Zugleich befürwortete Neumayer wiederum, wie schon in dem eben erwähnten Vortrag in Melbourne, ein deutsches Unternehmen zur Südpolarforschung, um den maritimen Geist im Vaterlande zu wecken. Beide Vorschläge wurden in der „Hansa" Nr. 44 vom 27. August 1865 warm befürwortet. Der Krieg von 1866 störte indessen die Beziehungen des Pfälzer Gelehrten zu Norddeutschland; er bearbeitete in Ruhe in Frankenthal von 1865 bis 1871 die Ergebnisse seiner Forschungen auf dem australischen Festland und in den australischen Gewässern und veröffentlichte sie in vier stattlichen Bänden. Nicht nur englische Fachleute wie Sabine und Glaisher, sondern auch Professor Dove, der Altmeister der deutschen Meteorologie, rühmten die musterhafte Bearbeitung; Dove betonte ausdrücklich Neumayers Verdienste, Melbourne zu einem wissenschaftlichen Zentrum für unsere Antipoden ge-

macht zu haben. Inzwischen hatte der Herausgeber der „Hansa“, früherer Rektor der Navigationsschule in Elsfleth, Ihno v. Freeden, 1867 mit Unterstützung des Hamburgischen Senats die „Norddeutsche Seewarte“ ins Leben gerufen; in seinem ersten Jahresbericht erkennt er ausdrücklich die im Sommer 1865 auf der Frankfurter Geographenversammlung von Neumayer erhaltene Anregung an und berichtet zugleich, Neumayers Versuche, im folgenden Winter in Hamburg das Institut ins Leben zu rufen, seien an den damaligen zerfahrenen öffentlichen Zuständen der Nation gescheitert. Erst im Mai 1871 entwarfen Neumayer und Freeden gemeinsam einen Organisationsplan für die Deutsche Seewarte (gedruckt bei Moeser, Berlin).

Auf der Naturforscherversammlung in Insbruck machte Neumayer schon 1869 wichtige Vorschläge wegen Beobachtung des Venusdurchgangs im Südindischen Ozean und daran anschließender Erforschung der Antarktis; in Wien fand dieser Plan im März 1870 Tegetthoffs Beifall; schon wurden Maßregeln für eine Expedition der österreichischen Marine ergriffen, als der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges zur Vertagung des Planes zwang. Im Frühjahr 1871 lud Admiral Tegetthoff den ihm sympathischen Gelehrten nochmals ein, nach Wien zu kommen, aber der politische Konflikt und der Tod des großen Seehelden zerstörten Neumayers Hoffnung, selbst die Südfahrt von der Adria aus zu machen. In der österreichischen Marine war schon lange, das beweist die Novara-Expedition, reges Verständnis für den Wert nautisch-wissenschaftlicher Arbeiten im Seeoffizierkorps zu finden. Vergleicht man die österreichische Fachliteratur um 1870 mit der norddeutschen, so muß man letztere hinsichtlich Hydrographie, Ozeanographie, nautischer Physik und Meteorologie und sogar in Beziehung auf das Verhalten der Panzerschiffe zum Erdmagnetismus eine recht bescheidene nennen. Darüber ist sich offenbar der von wissenschaftlichem Geist erfüllte große Organisator der deutschen Marine, Admiral v. Stosch, völlig klar gewesen; er wußte aber auch, daß die großen Heerführer seiner Zeit zugleich die größten Gelehrten ihres Faches waren. Ein vorzüglicher Vortrag, den Neumayer am 3. Februar 1872 über den Magnetismus auf eisernen Schiffen in der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin hielt (darin bezeichnet er die Vernachlässigung der Deviation als ein nationalökonomisches Kuriosum), machte Stosch auf Neumayer zuerst aufmerksam. Bald darauf nahm Stosch an einer Verhandlung der Freien Marinevereinigung des Reichstags teil, wo der Historiker Professor Thomas die Notwendigkeit der Gründung eines hydrographischen Amts des Deutschen Reiches anregte und Fürst Chlodwig Hohenlohe, der spätere Reichskanzler, Neumayer warm empfahl als besonders geeignet für die zu schaffende Stelle. Nun wurde Dr. Neumayer am 1. Juli 1872 zunächst als Mitglied des Hydrographischen Bureaus der Admiralität berufen und am 24. Dezember 1872 zum „Hydrographen in der Admiralität“ ernannt.

In seiner Stellung als Hydrograph entfaltete Neumayer sofort eine geradezu beispiellos eifrige und vielseitige Tätigkeit, wie noch heute aus rund 40 Aktenfaszikeln des Nautischen Departements zu ersehen ist. Allein nach den von ihm selbst geschriebenen Schriftstücken und nach den zahllosen eigenen Beobachtungen und Berechnungen zu urteilen, muß er in den 3½ Jahren bei der Admiralität geradezu Tag und Nacht gearbeitet haben, um trotz seiner außergewöhnlich schnellen Auffassungsgabe alles

das mit der ihm eigenen fast pedantischen Gründlichkeit zu erledigen. Nur ein kleiner Teil seines damaligen Wirkens kann hier angeführt werden.

Schon 1872 bearbeitete er eine ausführliche Anweisung über Bestimmung der Mißweisung bei der Ostseevermessung, prüfte die dazu bestimmten Instrumente, berechnete die Beobachtungen des Kapitänleutnants Heusner und bestimmte aus dem Vergleich mit Lamonts Beobachtungen von 1858 auch die Säkularänderung. Im Juli gab er Anweisungen für die „Pommerania"-Fahrt zu hydrographischen Untersuchungen (spezif. Gewicht des Meerwassers usw.) im Interesse der deutschen Seefischerei. Im Herbst untersuchte er die magnetischen Eigenschaften der Panzerfregatte „Friedrich Carl" mit seinem eigenen magnetischen Reisetheodolithen, den er schon in Australien benutzte, und mit dem Foxschen Inklinatorium; gleichzeitig suchte er durch sehr gründliche Bestimmungen der magnetischen Elemente an fünf verschiedenen Stellen den besten Platz für das Observatorium in Wilhelmshaven aus, das wahrscheinlich auch seiner Anregung zu danken ist. Vom 26. Januar 1873 stammt seine 110 volle Folioseiten umfassende wissenschaftliche Instruktion für das Geschwader, das unter Kapitän zur See Werner, Flaggschiff S. M. S. „Friedrich Carl", nach Westindien bestimmt war; unter vielem sehr Wertvollen, z. B. die Anweisung für den Gebrauch des von Neumayer erfundenen Deviationsmagnetometers, gibt die Instruktion auch Anregung zur Bestimmung von Kometenörtern und Meteorschwärmen. Alles, was beobachtungswert ist, behandelt die Instruktion: Treibflaschen, Meerleuchten, Wellenhöhen, Sargasso, gibt Anleitung, für welche bisher schlecht bestimmte Küstengebiete und Häfen genaue Ortsbestimmung erwünscht ist usw. Im März, April und August 1873 beobachtete Neumayer die magnetischen Elemente in Hamburg, Kiel, Glückstadt, Cuxhaven usw. und stellte danach Karten für die nordwestdeutsche Küste her. Für die Nordseevermessungen entwarf er schon im März die nötigen Anweisungen, besonders für die Lotungsarbeiten, befürwortete dabei schon damals die Sumner-Methode zur Ortsbestimmung, empfahl die Benutzung der Prismenkreise von Pistor und Martins, prüfte die Instrumente und später die Vermessungsergebnisse. Auch 1874 und 1875 befaßte er sich sehr eingehend mit dem Vermessungswesen, sorgte auch dafür, daß jüngere Offiziere, die mit den Vermessungen betraut werden sollten, während der Dauer der Vorträge an der Marineakademie gründliche Unterweisung im Gebrauch der geodätischen Instrumente erhielten; er betonte ausdrücklich: „für die Vermessungen ist von der größten Bedeutung und die erste Bedingung zum Erfolge die Vertrautheit mit der Theorie der Instrumente."

Aus den alten Akten geht unzweifelhaft hervor, daß die Marine gerade auch auf den praktischen Gebieten des nautischen Instrumentenwesens, der Vermessung und Kartographie sowie dem Kompaßwesen der regen Arbeitstätigkeit Neumayers viel mehr zu danken hat, als man heute davon noch ahnt oder gar weiß. Er brachte wissenschaftlichen Geist in die Marine — das beweisen am besten seine umfassenden Vorbereitungen für die „Gazelle"-Expedition, für die er alle Instrumente selbst auswählte, prüfte und ihren Gebrauch dem Stabe des Schiffes erläuterte, für die er außerdem die ausführlichsten Spezialinstruktionen mit größter Gewissenhaftigkeit entwarf. Aber nicht allein das, er brachte der Marine auch Verständnis dafür bei, daß tüchtige nautische Kenntnisse auch für den Seeoffizier die Grundlage für sein Fachwissen bilden müssen und daß, namentlich in der damaligen Zeit der langen Segelschiffsreisen, nichts

anderes die übrige Tüchtigkeit des jungen Seeoffiziers tiefgreifender zu fördern imstande sei, als hydrographische oder nautisch-wissenschaftliche Arbeitstätigkeit. Durch seinen ganz persönlichen, auch aktenmäßig nachzuweisenden Einfluß hat sich dann bald die deutsche nautische Literatur gehoben. Stosch wußte Neumayers Wirken für die Marine voll zu würdigen; deshalb ließ er ihn freier schalten und walten, als es sonst an militärischen Behörden üblich ist. Um so nachhaltiger wirkten Neumayers Geist, seine Beobachtungs- und Prüfungsmethoden im Hydrographischen Amte der Marine weiter, als er selbst schon längst als Direktor der Seewarte seine Arbeitskraft der allgemeinen deutschen Seefahrt gewidmet hatte.

Georg Wislicenus.



On „Dreadnoughts", their fire control system, and comparative strength in the North Sea.

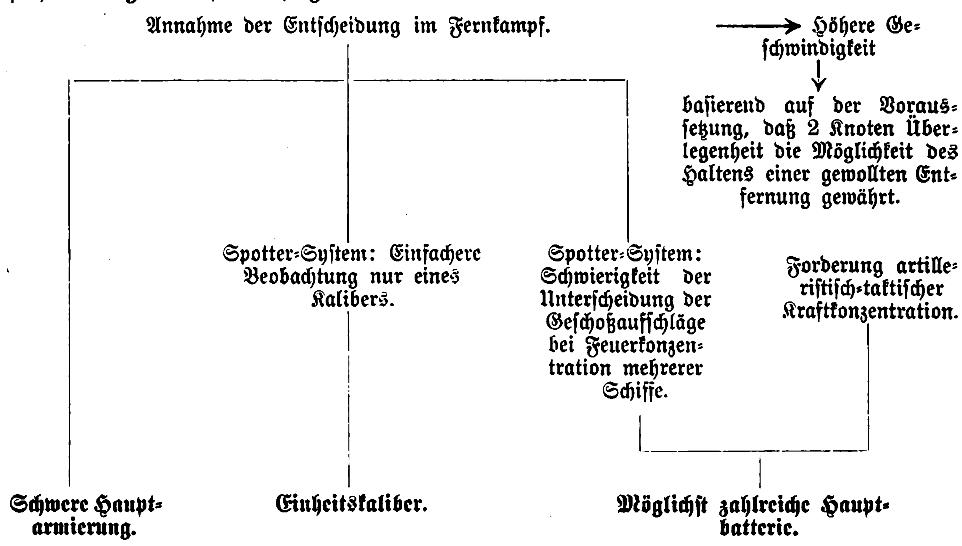
Lieutenant Alfred C. Dewar, der unseren Lesern aus früheren Besprechungen seiner Preisarbeiten und sonstigen beachtenswerten fachwissenschaftlichen Abhandlungen bereits genugsam bekannt ist, hat im Juniheft des „United Service Magazine" einen Artikel erscheinen lassen, in dem er in zwei getrennten Teilen zwei verschiedene Gebiete der in letzter Zeit so oft erörterten „Dreadnought"-Frage behandelt; im ersten Teil unterzieht er die militärischen Voraussetzungen und Eigenschaften des „Dreadnought"-Typs einer eingehenden Kritik, im zweiten bringt er eine Übersicht über die Entwicklung des „Dreadnought"-Baues in England und Deutschland bis zum Jahre 1912. Der zweite Teil der Arbeit sei hier zunächst besprochen, nicht etwa weil sein Inhalt von besonderem Interesse wäre, sondern weil man sich im Urteil über die darin niedergelegten Ansichten kurz fassen kann.

In einem Diagramm und mehreren tabellarischen Gegenüberstellungen gibt der Verfasser von der Entwicklung und dem Fortgang des „Dreadnought"-Baues ein Bild, von dem wir, was die deutsche Bautätigkeit anbelangt, bei einem Autor vom Rufe Dewars mehr Objektivität und vor allem auch rein sachliche Richtigkeit erwartet hätten. Beides müssen wir in den vorliegenden Darstellungen an einzelnen Stellen vermissen. Mit großem Fleiße sind in den Diagrammen die Fertigstellungstermine für 2, 2½ und 3 Jahre Bauzeit auf der jedes einzelne Schiff bezeichnenden Linie eingetragen. Diese Arbeit hätte sich der Verfasser sparen können, nachdem Admiral v. Tirpitz offiziell erklärt hat, daß die Bauzeiten für unsere Schiffe etwa 36 und auf Kaiserlichen Werften etwa 40 Monate betragen. Ganz unverständlich ist es, um nur eins herauszugreifen, wie er die Fertigstellung der beiden Schiffe des Bauprogramms 1906, „Nassau" und „Westfalen", unter Annahme einer dreijährigen Bauzeit auf die Mitte des Jahres 1910 verlegen konnte. Sollte das etwa in der Absicht geschehen sein, die sogenannte „Beschleunigung" des deutschen Bautempos im Diagramm auszudrücken? Sätze im Text wie: „The fact, that Germany is making an effort to keep her dates of laying down secret, points towards a policy of »expedition«", lassen das beinahe vermuten. In den Tabellen erscheinen dann die phantastischen Angaben von 17 und 21 fertigen deutschen „Dreadnoughts" im Jahre 1912, wobei allerdings erwähnt werden muß, daß der Verfasser sie mit einschränkenden Bemerkungen versehen hat, die indessen die Möglichkeit des Tatbestandes durchaus nicht ausschließen. Wie gesagt, es ist hier viele kostbare Arbeit umsonst geleistet, und wir beschränken uns darauf, wegen der Richtigstellung unsere Leser auf das Jahrbuch „Nauticus 1909" zu verweisen, wo die Entstehung der Frage und der Sachverhalt eingehend erörtert sind.

Wertvoll und interessant zugleich ist der erste Teil des Artikels. Der Verfasser gibt hier zunächst eine kurze und übersichtliche Darstellung der Entstehung des „Dreadnought"-Gedankens. Er sucht die Begründung der in dem neuen Typ verkörperten Prinzipien lediglich in taktisch-artilleristischen Erwägungen. Zwei Grundanschauungen waren für die Konstruktion leitend:

1. das Streben nach einer möglichst hohen artilleristischen Kraftkonzentration in einer kurzen Gefechtslinie,
2. die Annahme, daß die Zukunftsschlacht im Artilleriekampfe auf große Entfernungen entschieden werde.

Diese letzte Annahme habe zur Einführung des spotting system, des Schießens nach Aufschlagbeobachtung von erhöhtem Standpunkt aus, des für Fernschießen einzig brauchbaren Verfahrens, geführt. Die Schwierigkeit wiederum, die Aufschläge von Geschossen verschiedener Kaliber und beim Schießen mehrerer Schiffe auf ein Ziel die Aufschläge der einzelnen Schiffe einwandfrei getrennt zu beobachten, habe Veranlassung zur Annahme des Einheitskalibers und zum Einbau möglichst zahlreicher Batterien auf einem Schiff gegeben. Unter der Voraussetzung der Entscheidung im Fernkampf sei ein schweres Kaliber als Einheitskaliber gewählt worden. Mit der angeblich beabsichtigten Steigerung des Geschützkalibers auf 34,3 cm, mit der weniger eine Erweiterung der Gefechtsentfernung als eine größere Treffsicherheit und eine höhere Geschoßwirkung angestrebt werde, würde dieses Prinzip eine noch stärkere Betonung erfahren. Schließlich sei man, um die Gefechtsentfernungen beliebig bestimmen und halten zu können, zu einer Geschwindigkeitserhöhung von 2 Knoten übergegangen. Die Abhängigkeit der einzelnen Annahmen und Folgerungen stellt sich in Form eines einfachen Diagramms, wie folgt, dar:



In den darauf folgenden Untersuchungen über die Richtigkeit dieser Voraussetzungen und Schlüsse kommt Lieutenant Dewar zu folgenden Resultaten:

Die Ansicht, daß die Entscheidung im Kampfe auf große Entfernungen fallen würde, ist extrem und bedarf sehr der Einschränkung. Es lassen sich eine Menge von Fällen denken, in denen die Einleitung des Feuergefechts auf große Entfernungen überhaupt wegfällt und der Kampf sofort auf mittlere Entfernungen beginnt. Der Glaube, daß man mit 2 Knoten Geschwindigkeitsüberschuß sich auf eine bestimmte Entfernung vom Feinde werde halten können, ist irrig. Deshalb wird auch das auf große Ent-

fernungen begonnene Gefecht schließlich in einen Kampf auf geringere Entfernungen übergehen. Für den Artilleriekampf auf mittlere Distanzen ist das Spotter-System aber weder nötig noch brauchbar. Die zunehmende Dichtigkeit und Zahl der Treffer macht den Aufenthalt auf ungeschützten Plattformen des Mastes unmöglich. Die Leitung würde dann sehr bald aufhören. Aufstellung der Instrumente wie des Personals hinter Panzerschutz wird zur unerläßlichen Forderung. Der Spotter ist „a luxury for long ranges only". Das Spotter-System muß also durch eine zweite, hinter Panzerschutz untergebrachte, mit Entfernungsmesser ausgerüstete Feuerleitungsgruppe ergänzt werden, auf die die Leitung bei Abnahme der Entfernung vom Spotter übergeht. Der Übergang muß gesichert sein und kann etwa bei 6000 Yards eintreten. Das Meßgerät liefert auf mittlere Entfernungen auch gute Resultate. Diese medium range control fehlt in der englischen Marine noch so gut wie ganz. Worauf man hinarbeiten muß, ist eine scharfe Trennung zwischen Feuerleitung auf große Entfernungen, auf mittlere Entfernung und für Torpedobootsabwehr. Die Frage ist, ob man prinzipiell nicht besser die Feuerleitung auf der Grundlage des Artilleriekampfes auf mittlere Entfernungen und nicht, wie bisher, auf dem System des Fernkampfes aufbauen solle; der Fernkampf wird vielleicht besser einzelnen Schiffen unter günstigen Bedingungen überlassen bleiben.

Bei Besprechung des spotting system, das man für den Fernkampf ja beibehalten müsse, kommt er auf dessen Nachteile zu sprechen und erwähnt vor allem drei Punkte: 1. die Unzuverlässigkeit der Beobachtung infolge der Unsicherheit des Auges, die Unmöglichkeit, bei kriegsmäßigen Zielen Weitschüsse zu beobachten, und die Behinderung durch den Rauch explodierender Geschosse; 2. die bereits erwähnte exponierte Stellung des Beobachters und 3. die Unmöglichkeit der Unterscheidung der Aufschläge verschiedener Schiffe bei Feuerkonzentration auf ein Ziel. In diesem Falle bleiben nur zwei Auswege übrig: Entweder abwechselndes Feuern der Schiffe; dabei gingen Minuten verloren, wo Sekunden kostbar seien; oder Kontrolle des Feuers durch ein Schiff und Mitfeuern des anderen. Dies setzt aber eine Abstimmung der Schiffe in der Flotte untereinander, eine fleet calibration, voraus. Die beste Lösung sei die, daß man die Konzentration für artilleristisch günstigere Gefechtsmomente aufspare, für das Gefecht auf mittlere Entfernungen, wenn also das medium range system mit dem Meßgerät in Tätigkeit getreten sei.

Die Anerkennung der Möglichkeit eines Entscheidungskampfes auf mittlere Entfernungen läßt, so meint der Verfasser, Erwägungen über Wiedereinführung einer Mittelartillerie zu, die durch die Fernkampftheorie aus den Armierungsplänen verdrängt worden ist. Für das mittlere Geschütz spreche außerdem seine hohe Feuergeschwindigkeit und seine Verwendbarkeit als Antitorpedobootswaffe.

Daß der Verfasser die Einführung eines Geschwindigkeitsüberschusses von 2 Knoten als wertvollen Faktor taktisch-artilleristischer Überlegenheit für übertrieben hält, war bereits angedeutet.

Die Kritik Lieutenant Dewars bringt als Ganzes genommen nicht viel Neues. Sie ist in der englischen Fachpresse hin und wieder aufgetaucht. Daß sie nicht zur Ruhe kommt und von Fachmännern, deren Urteil man nicht gering einschätzen darf, wiederholt wird, beweist, daß hier nicht nur eine anfängliche Opposition

gegen eine bedeutsame Neuerung vorliegt, die durch den praktischen Erfolg allmählich von der Richtigkeit der neuen Anschauungen überzeugt wird, sondern daß diese Kritik einen stärkeren Hintergrund hat. Wer das reine all-big-gun-one-calibre battleship auch nur mit einem flüchtigen Blicke streift, wird in seinen Hauptlinien unter zweifellos berechtigten Konsequenzen gewisse extreme Richtungen entdecken, die einen allzu radikalen Bruch mit den bisher geltenden Prinzipien verraten, der sich in der Geschichte der englischen Linienschiffstypentwicklung allerdings schon beim Übergang vom „King Edward"- zum „Lord Nelson"-Typ vollzogen hat. Lieutenant Dewar hat die Konsequenzen dieser Entwicklung in seinen Ausführungen gekennzeichnet. Besonders gilt dies von der Fernkampftheorie, der der Verfasser in ihrer extremen Form entschieden entgegentritt und die er in Rücksicht auf den wohl möglichen Entscheidungskampf auf mittlere Entfernungen modifiziert sehen möchte. Wenn die in der Presse neuerdings auftauchenden Gerüchte nicht falsch sind, scheint man sich an maßgebender Stelle dieses Sprunges in der Entwicklung des Typs wohl bewußt zu sein und durch Wiedereinführung der Mittelartillerieармierung die entstandene Lücke schließen zu wollen. Ähnlichen Überlegungen, wie sie Lieutenant Dewar hier anstellt, scheinen diejenigen Marinen von vornherein gefolgt zu sein, die beim Übergang zum „Dreadnought"-Typ, wie wir ihn hier der Kürze halber nennen wollen, die Mittelartilleriearmierung beibehalten haben.

Jedenfalls bietet dieser Widerstreit der Meinungen recht interessante Ausblicke, deren Einfluß auf die Lösung der hier berührten wichtigen artilleristischen Fragen man mit Spannung entgegensehen darf.

Sch.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser traf am 9. Juni in Kiel zur Teilnahme an Schießübungen der Hochseeflotte, denen er auf dem Flaggschiff „Deutschland" beiwohnte, ein. Nach Besichtigung der Kaiserlichen Werft und des „Blücher" wurde am 10. Juni die Rückreise nach Potsdam angetreten. Einer Einladung Seiner Majestät des Zaren folgend, begab sich Seine Majestät der Kaiser am 15. Juni auf der „Hohenzollern" von Danzig aus nach den finnischen Gewässern, um hier mit dem auf der russischen Yacht „Standart" weilenden Kaiser von Rußland zusammenzutreffen. Beide Herrscher brachten Trinksprüche aus, in denen auf die traditionellen Beziehungen herzlicher Freundschaft und gegenseitigen Vertrauens zwischen den beiden Häusern hingewiesen wurde, die den vielseitigen Interessen und den durchaus friedlichen Gesinnungen beider Länder gleichermaßen entsprechend zwischen den Regierungen beständen. Die „Hohenzollern" war begleitet von „Gneisenau", „Hamburg" und „Sleipner". Die Reise fand am 19. Juni ihren Abschluß in Neufahrwasser.

Vom 22. Juni ab war Seine Majestät nach der Teilnahme an der Elberegatta zu den Segelwettfahrten der Kieler Woche in Kiel anwesend.

— Hochseeflotte. Die Flotte hielt im Juni von Kiel aus verschiedene Übungen im Verbande ab. — Die Kreuzer „Stettin", „Hamburg" und „Lübeck" kehrten am 26. Mai, 28. Mai und 17. Juni vom Mittelmeer nach Kiel in den Verband der Hochseeflotte zurück.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „Fürst Bismarck", das bisherige Flaggschiff des Kreuzergeschwaders, traf am 13. Juni nach neunjähriger Abwesenheit von Ostasien in Kiel ein, wo es am 26. Mai außer Dienst stellte. — Es stellten ferner außer Dienst: am 29. Mai in Cuxhaven die I. Minensuchdivision, am 10. Juni in Kiel und Wilhelmshaven die IX. und X. Halbflottille (Manöverflottille). — Am 22. Juli sollen nach dem Marine-Verordnungsblatt die sechs Küstenpanzer der Reservedivision der Ostsee „Hildebrand", „Siegfried", „Beowulf", „Heimdall", „Hagen" und „Odin" mit Reservisten in Danzig in Dienst stellen und zusammen mit den schon in Dienst befindlichen „Aegir" und „Frithjof" Übungen im Geschwaderverbande ausführen. Als Flaggschiffe sind „Hildebrand" und „Aegir" bezeichnet. Die Außerdienststellung des Geschwaders ist zum 15. September vorgesehen.

— Auslandschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Scharnhorst" ist am 22. Mai in Tsingtau eingetroffen; „Leipzig" war auf der Rückreise von Apia über Nauru, Ponape und Truck nach Manila unterwegs und ging am 25. Juni von hier nach Tsingtau weiter; „Arcona" kehrte von ebendort über Suva, Matupi und Guam am 5. Juni nach Tsingtau zurück, während der Begleitdampfer „Titania" vorher noch Saipan anlief. „Iltis" verließ nach 1½ monatigem Aufenthalt Schanghai und ging nach Futschau; „Jaguar" von Schanghai nach Tsingtau, „Luchs" den Yangtse aufwärts nach Hankau, Kiukiang und Nanking. „Tiger" lag in Hongkong.

Afrikanische Stationen. „Seeadler" und „Bussard" blieben während des Juni in Daressalam und nahmen einen teilweisen Besatzungswechsel vor.

„Sperber" lag zu Instandsetzungsarbeiten in Kapstadt, während „Panther" nach längerem Aufenthalt in der Lüderitzbucht Anfang Juni nach Swakopmund ging.

Amerikanische Station. „Bremen" tauschte in New York seine Besatzung aus und dampfte nach St. Thomas und Port of Spain.

Australische Station. „Condor" ist am 21. Mai in Apia eingetroffen und beabsichtigte Anfang Juni nach Suva zu gehen. „Planet" hat seine jährlichen Instandsetzungs- und Dockarbeiten in Sydney beendet und ist über Numea und Simpsonhafen in das Vermessungsgebiet zurückgekehrt.

Mittelmeer. Nach Wiederherstellung geordneter Verhältnisse an den Küsten Kleinasiens konnte auch „Lübeck" als letzter der drei von der Hochseeflotte detachiert gewesenen kleinen Kreuzer die Mittelmeerstation Anfang Juni wieder verlassen. Der Kreuzer hatte wie vorher „Hamburg" vor seiner Rückreise von Port Said aus noch eine Reihe von Hafenstädten an der Küste Palästinas zur großen Freude der deutschen Kolonien und Beruhigung der christlichen Bevölkerung angelaufen. Von Jaffa aus machte fast die gesamte Besatzung einen eintägigen Ausflug nach Jerusalem, wo die Mannschaften der „Lübeck" durch ihr musterhaftes Verhalten einen vorzüglichen Eindruck hinterließen. — „Cormoran" traf über Vigo im Mittelmeer ein und ging nach Anlaufen von Malta zunächst nach Messina, um vor seiner Ausreise nach Australien noch einmal die deutsche Flagge an den Küsten des östlichen Mittelmeeres zu zeigen. — „Loreley" besuchte von Konstantinopel aus Thasos und Athos.

— Schulschiffe. Die vier Seekadetten- und Schiffsjungenschulschiffe haben in den ersten Tagen des Juni ihre diesjährige Auslandsreise von Kiel aus angetreten. Es werden zunächst einige deutsche und sonstige Häfen an der Ost- und Nordsee angelaufen; daran anschließend sollen „Freya" und „Hansa" ins Mittelmeer, „Hertha" und „Victoria Louise" nach Westindien oder Südamerika in See gehen.

— Stapellauf. Am 5. Juni lief auf der Germania-Werft in Kiel der kleine Kreuzer „Ersatz Schwalbe" vom Stapel. Das Schiff erhielt in der vom Oberbürgermeister Wallraff vollzogenen Taufe den Namen „Cöln". Der neue Kreuzer soll Turbinen System Zoelly erhalten. — Von der Flottille des Etatjahres 1908 liefen drei weitere Boote von Stapel: „V 163" und „V 164" am 24. bzw. 25. Mai auf der Werft des Vulcan bei Bredow-Stettin und „G 171" am 28. Mai auf der Germania-Werft in Kiel.

— Deutscher Flottenverein. Die IX. Hauptversammlung des Deutschen Flottenvereins ist vom 2. bis 6. Juni in Kiel unter der Leitung des Präsidenten, Großadmirals v. Koester, unter Beteiligung sämtlicher Verbände des Deutschen Reiches in einmütiger Stimmung eindrucksvoll verlaufen. Aus dem Programm der Vereinstage ist hervorzuheben, daß den Mitgliedern der Hauptversammlung am 4. Juni Gelegenheit geboten war, an der Verbandsübung der Hochseeflotte vor der Kieler Föhrde teilzunehmen. Am 5. Juni fand in Gegenwart des hohen Protektors des Vereins in der Aula der Universität zu Kiel die Hauptversammlung selbst statt. Prinz Heinrich gab seiner Freude über die wiederhergestellte Einigkeit des Vereins und über die Wahl des Großadmirals v. Koester zum Präsidenten Ausdruck. Er betonte die absolute Unabhängigkeit und Selbständigkeit des Vereins; wenn man seine Ansicht über dessen Ziele haben wolle, so könne er nur raten, die Tätigkeit auf dem Gebiet des Flottengesetzes zu entwickeln. Auch Großadmiral v. Koester wies auf den Wert des Gesetzes hin; das jetzige Programm des Vereins stehe durchaus auf dem Boden dieses Gesetzes.

Der geschäftsführende Vorsitzende Kontreadmiral a. D. Weber bezeichnete bei seiner Rede über die Ziele des Vereins den baldigen Ersatz der veralteten nur geschützten und als Schulschiffe verwendeten großen Kreuzer der „Hertha"-Klasse sowie eine Vermehrung der Indiensthaltungen für die Reserveformationen als dringend erwünscht.

Bemerkenswert war die maßvolle und auf den Frieden auch nach außen gerichtete Stimmung und Haltung des Vereins. Unbeschadet bestimmter Betonung der Berechtigung der vertretenen Wünsche im Laufe der Versammlungstage hieß es u. a. auch in dem Huldigungstelegramm des Vereins an Seine Majestät den Kaiser: „Unsere Flotte volkstümlich zu machen und der Schaffung einer den Frieden

suchenden deutschen Seemacht auch künftig den Weg zu bahnen soll wie bisher unsere vornehmlichste Aufgabe sein."

Man wird der Vereinsleitung und insbesondere dem neuen Präsidenten des Vereins dafür zu danken haben, daß sie in dieser Zeit politischen Argwohns und fortgesetzter Versuche gewisser englischer Kreise die Qualitätsverbesserung der deutschen Flotte als eine den Frieden bedrohende Maßnahme hinzustellen, den Gegnern auch die letzten vermeintlichen Waffen aus der Hand nahmen. Wenn trotzdem in einzelnen englischen Blättern eine neue deutsche Flottenvorlage als Ergebnis der Flottenvereinstage in Kiel prophezeit wurde, so ist das neben der grundsätzlichen Abneigung dieser Blätter, sich belehren zu lassen, auch einer, allerdings bald berichtigten irrtümlichen Mitteilung eines sehr gelesenen und vom Ausland gern benutzten deutschen Blattes zu verdanken.

Der Reichskanzler Fürst v. Bülow erklärte bekanntlich am 10. Dezember 1908 bei Besprechung der technischen und politischen Schwierigkeiten einer internationalen Einschränkung der Rüstungen u. a.: „..... schließen es, darin weiß ich mich der Zustimmung unserer Marinebehörden gewiß, völlig aus, daß wir im Flottenbau über das nach unserem Schutzbedürfnis bestimmte und demgemäß gesetzlich festgelegte Maß hinausgehen." (Vgl. Januar-Heft 1909, S. 79.)

— S. M. S. „Kaiseradler". Die frühere Kaiserliche Yacht (Raddampfer) „Kaiseradler" ist mit dem 26. Mai aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden. Das am 5. Juli 1876 auf der Werft der Norddeutschen Schiffbau-Aktiengesellschaft in Gaarden-Kiel von Stapel gelaufene Schiff hieß bis zum 26. Juni 1892 — dem Stapellaufstage der jetzigen Kaiseryacht — „Hohenzollern". Sie ist u. a. bei folgenden Gelegenheiten in Dienst gewesen: September 1881 zur Reise Seiner Majestät Kaiser Wilhelms I. mit dem Reichskanzler Fürsten Bismarck zur Begrüßung des Kaisers von Rußland nach Danzig; Spätsommer 1888 zur Reise Seiner Majestät Kaiser Wilhelms II. nach Kronstadt, Stockholm und Kopenhagen zur Begrüßung des Kaisers von Rußland, der Könige von Schweden und Dänemark; im Winter 1889 zu einer Mittelmeerreise (Besuche bei der Königin Victoria von England, den Königen von Italien und Griechenland und beim Sultan); 1890 zum Besuch des Königs von Belgien, zur Begrüßung des Prinzen von Wales und zur Feier der Einverleibung Helgolands am 10. August; 1891 zum Besuch der Königin der Niederlande und der Regentin der Niederlande; 1892 zur Begrüßung des Kaisers von Rußland in Kiel und zur Reise nach Cowes zu den dortigen Regatten; 1895 zur Aufnahme von Fürstlichkeiten anläßlich der Eröffnungsfeier des Kaiser Wilhelm-Kanals (21. Juni: Schlußsteinlegung durch Seine Majestät) und zu Fahrten Ihrer Majestät und den Kaiserlichen Kindern in die Rügenschen Gewässer. Diese letzte Indienststellung fand am 28. August ihren Abschluß.

— Überseeische Auswanderung 1908. Dem kürzlich erschienenen Band 223 der Statistik des Deutschen Reiches sind in nachstehendem einige allgemein interessante Angaben entnommen: Die deutsche überseeische Auswanderung im Jahre 1908 betrug nur 19 883 Personen gegen 31 696 im Jahre 1907 und der Höchstzahl von 220 902 im Jahre 1881. Die Auswanderung im verflossenen Jahre war überhaupt die geringste seit Gründung des Reiches; am nächsten kommt ihr diejenige des Jahres 1877 mit 22 898 Personen. Von den 19 883 Personen nahmen 16 722 ihren Weg über deutsche Häfen; außerdem noch 106 499 fremde, so daß im Jahre 1908 insgesamt 123 221 Auswanderer über deutsche Häfen befördert wurden. Auch die fremde Auswanderung zeigte 1908 eine erhebliche Abnahme; sie ist die schwächste seit 1898 und blieb hinter der von 1907 um 257 116 Personen zurück. Dem Geschlecht und Alter der Auswanderer nach ist bemerkenswert, daß die Zahlen bis zu einem Alter von 17 Jahren ungefähr gleich sind, beim Alter von 17 bis 21 Jahren das weibliche Geschlecht erheblich überragt (1203 gegen 917), vom 21. Jahr ab aber das männliche. So war die Zahl der männlichen zu den weiblichen Auswanderern im Alter von 21 bis 25 Jahren 1832 zu

1257, im Alter von 25 bis 30 Jahren 1946 zu 1079, und im Alter von 30 bis 50 Jahren 2839 zu 1819. Von den bis einschließlich 21 Jahre alten männlichen 917 Personen war die Entlassungsurkunde vorgelegt von 43 Mann.

— Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal. Im Rechnungsjahre 1908/1909 betrug der Gesamtverkehr der abgabepflichtigen Schiffe: 32 576 Schiffe mit 5 853 114 Netto-Register-Tonnen, gegen 34 998 Schiffe mit 6 413 441 Netto-Register-Tonnen im Jahre 1907/1908. Außerdem wurde der Kanal befahren von 1187 Schiffen und Fahrzeugen der Kaiserlichen Marine, die von der Abgabe befreit sind. Der Durchgangsverkehr betrug 21 129 Schiffe mit 5 252 054 Netto-Register-Tonnen gegen 23 211 Schiffe mit 5 759 065 Netto-Register-Tonnen im Vorjahre. An dem Durchgangsverkehr waren beteiligt:

	1907/1908				1908/1909			
Dampfer . . .	12 381	mit	4 727 425	Tonnen,	11 241	mit	4 303 071	Tonnen,
Segler	8 952	"	404 864	"	8 083	"	357 496	"
Schleppschiffe . .	1 878	"	626 776	"	1 805	"	591 487	"

Der Durchschnittsraumgehalt ist also gegenüber dem Vorjahre bei den Dampfern von 381,83 auf 382,80 Tonnen gestiegen, während er bei den Segelschiffen von 45,23 auf 44,23 Tonnen und bei den Schleppschiffen von 333,75 auf 327,69 Tonnen gefallen ist.

An dem Gesamtverkehr waren die einzelnen Flaggen wie folgt beteiligt:

Flagge	Zahl der Schiffe	Prozent	Raumgehalt Netto-Reg.-Tonnen	Prozent	Gegen 1907/1908 Netto-Reg.-Tonnen mehr (+) weniger (—)
deutsche . . .	26 431	81,13	3 420 879	58,44	— 295 599
belgische . . .	50	0,15	34 140	0,58	+ 13 556
britische . . .	408	1,25	391 993	6,70	— 42 249
dänische . . .	1 740	5,34	657 699	11,24	— 77 858
französische . .	25	0,08	16 744	0,29	+ 2 128
niederländische .	1 367	4,20	222 082	3,79	+ 14 573
norwegische . .	459	1,41	270 376	4,62	— 63 084
russische . . .	442	1,36	335 929	5,74	— 27 599
schwedische . .	1 619	4,97	475 287	8,12	— 90 976
sonstige . . .	35	0,11	27 985	0,48	— 3 219

An Kanalgebühren wurden erhoben 2 847 457,80 Mark gegen 3 109 237,20 Mark im Jahre 1907/1908 und 2 871 250,80 Mark im Jahre 1906/1907.



England. Das wichtigste Ereignis des verflossenen Monats auf maritimpolitischem Gebiete ist die Konferenz der Vertreter der englischen Presse aus dem gesamten englischen Weltreiche. Ursprünglich zusammenberufen, um über Presseangelegenheiten, Verbilligung der Nachrichtenübermittlung u. dgl. zu beraten, wurde sie der Ort wichtiger politischer Kundgebungen und von der augenblicklichen Regierung dazu benutzt, für den Imperialismus im liberalen Sinne, d. h. ohne Schutzzoll, Propaganda zu machen. Durch düstere Schilderungen des früheren liberalen Führers Lord Rosebery und des jetzigen Ministers des Auswärtigen Sir E. Grey von einer durch die Flottenbauten anderer Mächte bedrohten Zukunft des englischen Reiches wurde der Patriotismus der Pressevertreter aufgestachelt, um für das nächste Ziel des Imperialismus, eine größere Beteiligung der Kolonien an der Reichsverteidigung, Schaffung einer einheitlichen Reichsflotte, die auf der zu Ende des Sommers einberufenen Marine-Konferenz zur Diskussion steht, zu wirken. Liberale und Unionisten zogen hier am gleichen Strang. Die vorgebrachten Argumente waren die alten; Deutschland mußte in erster Linie als Sprungbrett dienen. Wie die Beteiligung der Kolonien mit Selbstverwaltung an der Reichsflotte

gedacht ist, legte anscheinend Admiral Lord Beresford in einer Rede auf einer Versammlung der Australier in London dar. Die Kolonien sollen Torpedofahrzeuge zur lokalen Küstenverteidigung und einen Teil der Kreuzer bauen und unterhalten, die zur Überwachung und Kontrolle der überseeischen Verbindungen mit dem Mutterlande und untereinander nötig sind, sowie Reparaturwerften unterhalten, in denen alle Schiffe der Reichsflotte reparieren können. Bau und Unterhaltung der eigentlichen Reichs-Schlachtflotte soll wie bisher Sache des Mutterlandes bleiben. Die Aufnahmen, welche die Reden der englischen Staatsmänner bei den Vertretern der Presse fanden, läßt die Vermutung zu, daß sie deren Ideen zu den ihrigen gemacht haben. Die von einigen Seiten befürchtete Abkühlung durch Besichtigung der imposanten aktiven heimischen Flottenverbände vor Portsmouth am 12. Juni ist nach den bisherigen Nachrichten nicht eingetreten. An der Revue nahmen teil: 24 Linienschiffe, darunter 4 Schiffe des „Dreadnoughts"-Typs, 16 Panzerkreuzer, darunter 3 Schiffe des „Invincible"-Typs, 8 geschützte Kreuzer, 4 Scouts, 48 Torpedobootzerstörer, 35 Unterseeboote, 9 Hilfsschiffe, im ganzen 144 Schiffe, die zu Anker eine Gesamtlänge von 18 sm einnahmen. Bringt die Regierung auf diese Weise eine einheitliche Reichsflotte zustande, so gräbt sie der unionistischen Partei viel Wasser ab, besonders wenn es ihr weiter gelingt, zu zeigen, daß auch ohne Schutzzoll die nötigen Mittel zur Unterhaltung der Reichsverteidigung aufgebracht werden können, ein Beweis, den sie durch die Art ihrer diesjährigen Steuervorschläge zu erbringen versucht.

Die Haltung der Kolonien bis auf den Commonwealth ist bis jetzt die gleiche geblieben. Das Parlament Neuseelands hat das Anerbieten der Regierung, das Mutterland durch Bau eines „Dreadnought" zu unterstützen, gutgeheißen. Der Commonwealth hat mit den Wechsel der Regierung auch die Ansicht über die Art der Unterstützung geändert. Während das Arbeiter-Ministerium unter Mr. Fisher sich gegen das Angebot eines „Dreadnought"-Schiffes erklärt hatte, hat Mr. Deakin nach Wiedereinnahme des nur wenige Monate verlassenen Premierministersessels sofort die Regierung zu einem solchen Angebot zu bestimmen gewußt. Es scheint, als ob der „Dreadnought"-scare hier wie im Mutterlande parteipolitischen Bestrebungen hat dienen müssen. Das Gerücht, daß nach Beendigung der großen Sommermanöver ein Geschwader von modernen Linienschiffen und Panzerkreuzern eine Weltreise zum Besuch der Kolonien machen werde, taucht immer wieder auf. Die Möglichkeit, daß die Regierung sich auch dieses Mittels bedienen wird, um ihren Zweck zu erreichen, ist wohl anzunehmen.

Die Bemühungen der Regierungsgegner und Flottenenthusiasten, die Inbaugabe von 8 „Dreadnoughts" in diesem Finanzjahre durchzusetzen, dauern weiter fort. Fast in jeder Unterhaussitzung wurden das Stärkeverhältnis zu Deutschland berührende Fragen an den Ersten Lord der Admiralität gerichtet. Die Zeitungsnachrichten, daß die beiden letzten Schiffe des deutschen Bauprogramms schon jetzt, im Anfange des Jahres vergeben seien, dienten als willkommenes Agitationsmittel. Auch Lord Beresford tritt in seinen Reden für den Bau von 8 „Dreadnoughts" ein. Die Regierung hat ihren Standpunkt noch nicht verlassen, ihn jedoch durch die Reden auf dem Pressekongreß schon wesentlich schwächen lassen.

Auf eine Resolution des unionistischen Parlamentsmitgliedes Captain Craig im Unterhause über die Auslegung des two-Power standard ging Premierminister Asquith näher auf den Begriff ein und erörterte besonders die Stellung zu Amerika. Da seine Antwort insofern zweideutig blieb, als sie einerseits den Standpunkt der Opposition — den sogenannten „any two-Power standard" — als richtig bezeichnet, anderseits aber in der praktischen Verwirklichung gewisse Rücksichten und Einschränkungen im Hinblick auf die geographische Lage der zu berücksichtigenden Länder fordert (Mittelstellung zwischen den unvereinbaren Forderungen der inneren und der äußeren Politik), kam es zu langen Debatten zwischen der Opposition und den Regierungsvertretern, in denen Mr. Balfour den Standpunkt der Regierung als nach wie vor ungeklärt und die Anwendung des two-Power standard lediglich auf europäische Mächte unter Berücksichtigung der geographi-

schen Lage als eine gefährliche Politik bezeichnete. Wenn die bisherige Auslegung geändert werden solle, so könne nur ein two-to-one-Power standard in Frage kommen. Die Resolution Craig, in der die Besorgnis des Hauses über eine Änderung in der Auffassung des two-Power standard auf Seiten der Regierung ausgedrückt wird, wurde abgelehnt.

Die Zeitungen behandeln die Rede Mr. Asquiths eingehend in Leitartikeln: „Times“ weist auf den Widerspruch in der Erklärung und die dadurch verschleierte Haltung der Regierung hin, die das Land beunruhigen müsse. Wenn man auch mit dem guten Willen des Ministeriums, England vor jedem Versuch der Einmischung in seine maritimen Interessen zu schützen, zufrieden sein könne, so sei wegen der verschiedenen Ansichten in den Reihen der Liberalen doch nicht die Gewähr geboten, daß die Absicht zur Tat werde.

„Standard“ meint, daß die veränderte Stellung der Regierung in der Frage des two-Power standard nicht die erste bedauerliche Änderung der Politik des Landes unter dem augenblicklichen Regime sei.

„Globe“ sieht in der Haltung Mr. Asquiths eine Kapitulation vor der Parteirichtung Mr. Churchills.

„Army and Navy Gazette“ schreibt: This is really an abandonment of the formula altogether. It would be better to drop the two-Power standard if it is to be qualified in any way, and definitely accept Mr. Stead's proposition — two keels for every one laid in Germany.

„Daily Graphic“ bringt eine etwas kleinlaute Auslassung über die Notwendigkeit, die sich angesichts des Flottenausbaues der Vereinigten Staaten und Deutschlands ergibt, den any two-Power standard aufzugeben und sich auf die Rüstung gegen die nächstliegende Gefahr zu beschränken, wenn die Kolonien nicht erhebliche finanzielle Unterstützung zu leisten bereit seien.

Der Zivillord der Admiralität Mr. Lambert erklärte in einer öffentlichen Rede, daß er einige irrtümliche Angaben zu berichtigen wünsche. Bei Einbringung des Marineetats sei in gutem Glauben behauptet worden, daß Deutschland im April 1911 dreizehn und im Juli 1911 siebzehn „Dreadnoughts“ haben werde; jetzt wisse man, daß das unmöglich sei. Tatsächlich seien bis jetzt erst elf „Dreadnoughts“ in Deutschland in Bestellung gegeben.

Die Angriffe gegen Sir John Fisher nahmen an Heftigkeit und Häufigkeit zu. Die Veröffentlichung der Briefe des Captains Bacon und des Kontreadmirals Mann an Admiral Fisher, die vertrauliche Äußerungen über verschiedene Persönlichkeiten enthalten, haben viel Staub aufgewirbelt und geben immer wieder zu Interpellationen im Unterhause Anlaß. Diese ewigen Angriffe sollen Admiral Fisher endlich amtsmüde gemacht haben. Es geht das Gerücht, er werde im Herbst von seinem Posten als Erster Seelord zurücktreten. Als Nachfolger werden genannt Admiral Sir Arthur Moore, der zuletzt das ostasiatische Geschwader befehligte und in den letzten Jahren wenig hervorgetreten ist, Admiral Sir Reginald Custance, der zuletzt zweiter Admiral im Kanalgeschwader war, aber als Gegner der Fisherschen Reformen und auch als Urheber verschiedener scharfen Kritiken desselben gilt, endlich Admiral Sir W. May, der erst seit Ende März dieses Jahres die neuorganisierte Heimatflotte befehligt.

Nachdem auch die Parlamente des Kaplandes und Natals den in Durban im Frühjahr revidierten Unionsverfassungsentwurf angenommen haben, ist die „Südafrikanische Union“ gesichert; prinzipielle Einwendungen des Mutterlandes gegen den Verfassungsentwurf oder gegen die Union selbst sind bei der jetzigen liberalen Regierung nicht zu erwarten. Das englische Weltreich wird durch sie an Stärke nur noch gewinnen. Zu gleicher Zeit erhält es eine weitere Ausdehnung an einem ebenfalls sehr wichtigen Punkte, der Straße von Malakka. Durch den innerhalb 4 Monaten zu ratifizierenden Ver-

trag zu Bangkok vom 10. März 1909 mit Siam erhält England die Oberhoheit über die Malaienstaaten Kelantan, Tringganu, Kedah, Perlis, ein Territorium von 15 000 engl. Quadratmeilen mit 450 000 Einwohnern, einen sehr guten Hafen, Langkawi, auf einer nahe der Küste von Kelantan gelegenen Insel, und dabei die Zusicherung, daß Siam von dem ihm noch an der Westküste der Halbinsel verbleibenden Gebiete nichts an eine fremde Macht direkt oder indirekt abtreten oder verpachten will, sowie schließlich die Erlaubnis, daß englische Untertanen in Siam Eigentum erwerben dürfen. England verzichtet dafür nur auf die exterritoriale Gerichtsbarkeit seiner Untertanen in Siam. Wenn auch die jetzt definitiv erworbenen Staaten schon viele Jahre von England durch Residenten geleitet wurden, so bedeutet doch die endgültige Erwerbung der Oberhoheit eine weitere Festsetzung Englands auf der für den Weltverkehr sehr wichtigen Malakka-Halbinsel.

Nachdem die Londoner Deklaration von allen beteiligten Staaten unterzeichnet worden ist, hat auch England das Haager Abkommen über den internationalen Prisengerichtshof im Haag gezeichnet. Die Ratifizierung wird jedoch nach einer Mitteilung Sir E. Greys nicht vor Juni 1910 erfolgen; vor dieser sollen sowohl die Haager Abkommen wie die Londoner Erklärung noch Gegenstand einer Besprechung im Unterhause sein. Nach dem Haager Prisengerichtsabkommen war der früheste Termin für eine Ratifikation auf den 30. Juni 1909 festgesetzt.

— Personal. Die „Army and Navy Gazette“ und mehrere andere Fachzeitschriften befürchten eine Avancementsstockung für die Lieutenants in den nächsten Jahren wegen zu geringer Vermehrung der Captains- und Admiralsstellen und Verjüngung der Admiralsliste in den letzten Jahren. Vor 8 Jahren hatten 126 Captains, 81 Commanders und 95 Lieutenants selbständige Bordkommandos. Jetzt sei diese Zahl 153, 90, 236, ein bedeutend schlechteres Verhältnis für die Lieutenants. Als vorläufige Maßregel wird die Schaffung eines Ranges zwischen Lieutenant und Commander vorgeschlagen; dieser dürfte aber auf die Dauer wenig helfen.

Kontreadmiral Pelham ist zum Nachfolger des Kontreadmirals Goodrich als admiral superintendent in Gibraltar, Kontreadmiral Ommaney zum Nachfolger des Vizeadmirals Gifford als admiral superintendent in Chatham in Aussicht genommen.

Die in 6 Divisionen gegliederte Naval Volunteer Reserve ist auf eine Stärke von 4200 Mann festgesetzt; davon entfallen auf London 1000, Clyde 1000, Bristol 400, Mersey 700, Sussex 500, Tyneside 600. Die Londoner- und Clyde-Division haben augenblicklich etwas größeren, die anderen etwas geringeren Mannschaftsbestand. Die Londoner Division hat keine Zweigkompagnie, die Clyde-Division je eine in Dundee und Greenock, während die Stammkompagnie in Glasgow ist. Die Bristol-Division hat eine Zweigkompagnie in Barnstaple, die Mersey-Division mit dem Standort Liverpool zwei Zweigkompagnien in Birkenhead und Southport, die Sussex-Division Kompagnien in Brighton, Howe, Newhaven, Eastbourne, Hastings, die Tyneside-Division Kompagnien in Shields und Hebburn, während der Stammteil in Elswick steht.

Die Admiralität hat den Arbeitern auf den Werften untersagt, in die Territorialarmee einzutreten, um das Werftpersonal im Kriegsfall nicht zu schwächen.

— Manöver. Die Mobilisierung der Schiffe der III. und IV. Division der Heimatflotte zur Teilnahme an den Manövern hat am 17. Juni begonnen, nachdem alle Vorbereitungen lange vorher eingeleitet und getroffen worden waren. In jedem der Haupthäfen war eine Mobilisierungskommission seit Wochen in Tätigkeit. Die mobilisierten Schiffe sind folgende:

a) der III. Division, die eine Stammbesatzung von etwa drei Fünfteln aktiven Personals an Bord haben und aufgefüllt wurden: Linienschiffe „Magnificent“, „Victorious“, „Illustrious“, „Jupiter“, „Hannibal“, „Majestic“, „Mars“; — Panzerkreuzer „Antrim“, „Cressy“, „Essex“, „Euryalus“, „Hampshire“, „Carnarvon“, „Devonshire“, „Roxburgh“, „Sutlej“; — geschützte Kreuzer „Charybdis“, „Vindictive“, „Doris“,

„Highflyer", „Furious", „Eclipse", „Terpsichore"; — Torpedokanonenboote „Jason", „Speedy", „Niger", „Seagull", „Speedwell", „Circe", „Gossamer"; — Minenleger „Thetis", „Latona", „Iphigenia"; — Torpedobootzerstörer: Nore-Flottille: Scout „Diamond", „Attentive", „Patrol", Depotschiff „Tyne", Wasserschiff „Aquarius", 22 Boote; Portsmouth-Flottille: Scout „Foresight", Depotschiff „Hecla", 27 Boote; Devonport-Flottille: Scout „Sentinel", Depotschiff „Leander", 20 Boote.

b) IV. Division, die ältere und nicht mehr vollwertige Schiffe in sich begreift, sogenannte Special Reserve Vessels, deren dauernde Besatzung ein Achtel bis ein Zehntel des Etats beträgt, die ein Viertel des Kohlenvorrats an Bord haben und etwa in 5 Tagen dienstbereit sein können: Linienschiffe „Goliath", „Vengeance", „Ocean", „Canopus"; — geschützte Kreuzer (als VII. Kreuzergeschwader) „Diadem", „Niobe", „Spartiate", „Crescent", „Edgar", „Hawke", „Royal Arthur", „Sappho", „Sirius".

In dieser Reserveflotte führten den Befehl: Vizeadmiral Neville, als Befehlshaber der III. Division (unter ihm die Kontreadmirale Bush, Barney), Kontreadmiral Jerram, als Befehlshaber der Schiffe der IV. Division (unter ihm Captain Charles Napier, als Befehlshaber der Kreuzer). Die Flottillen der Torpedobootzerstörer werden geführt von den Captains Corbett, Tyrwhitt, A'Court.

Die an den Manövern teilnehmenden aktiven Verbände sind: die I. und II. Division der Heimatflotte mit dem I. und II. Kreuzergeschwader, die Atlantikflotte mit dem V. Kreuzergeschwader, die Mittelmeerflotte mit dem VI. Kreuzergeschwader, das IV. Kreuzergeschwader (Schulgeschwader), die aktive Unterseebootsflottille und die Nore-Flottille (Depotschiff „Thames" und neun Boote), die Portsmouth-Flottille (Depotschiff „Bonaventure" und acht Boote), die Devonport-Flottille (Depotschiff „Forth" und neun Boote), wahrscheinlich auch die II. Portsmouth-Flottille (Depotschiff „Mercury" und sechs Boote).

Die Torpedobootsflottillen der Nore zu 28 Booten (8 neue Küstentorpedoboote), von Portsmouth zu 31 Booten (12 Küstentorpedoboote), von Devonport (11 Küstentorpedoboote) bestehen aus Booten, die zum Teil völlig aktiv, zum Teil mit vier Fünfteln der Besatzung gewöhnlich in Dienst sind.

An den Manövern nehmen demnach etwa 350 Schiffe teil: 40 Linienschiffe, 27 Panzerkreuzer, 26 geschützte Kreuzer, 8 Scouts, 117 Torpedobootzerstörer, 79 Torpedoboote, 8 Torpedokanonenboote, 3 Minenleger, 16 Depotschiffe, 26 Unterseeboote. Diese Streitkräfte sollen in drei Flotten — eine rote, blaue und weiße — geteilt werden. Der roten Flotte soll die Ostküste Irlands, der blauen die Nordwestküste Schottlands, der weißen ein Teil der englischen Küste an der Nordsee in der Nähe des Kanals als Basis zugewiesen werden.

Als Manöveridee wird gemeldet: Vereinigung von Rot und Blau, ohne einzeln vorher von Weiß geschlagen zu werden. Die Manöver werden ohne Anwesenheit von Pressevertretern vor sich gehen. Der Beginn wurde auf den 19. Juni festgesetzt. Zu der Mobilisierung der Schiffe sind Offiziere und Mannschaften der Royal Fleet Reserve, der Royal Naval Reserve und der Naval Volunteers herangezogen worden, in welcher Zahl, ist noch nicht bekannt. Die freiwilligen Meldungen sollen sehr zahlreich gewesen und zu etwa 6 Prozent beansprucht worden sein.

Zur Versorgung dieser großen Flotte mit Kohlen sind 40 Kohlendampfer mit 70 000 Tonnen Kohlenfassungsvermögen von der Admiralität gechartert worden.

— Flottentätigkeit. Heimatflotte. Auf der Rückfahrt aus den schottischen Gewässern nach den Heimatshäfen fand eine Volldampffahrt statt; hierbei erreichte der Panzerkreuzer „Invincible" während 6 Stunden im Durchschnitt 28 kn und als Höchstleistung 29 kn, die „Drake" im Durchschnitt 24,5 kn, die „Dreadnought" 21 kn. Der Panzerkreuzer „Defence", der eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23 kn erreichte, mußte die Fahrt wegen Nebels unterbrechen und lief mit 7 bis 10 kn auf die Goodwin Sands auf; nach 40 Minuten kam er ohne Hilfe und ohne Beschädigung wieder los. Der ge-

schützte Kreuzer „Isis“ verlor die untere Ruderhälfte. Nach der Ausrüstung in den Heimathäfen versammelten sich die Schiffe wieder am 9. Juni zur Revue vor den Pressevertretern auf Spithead-Reede. Bei dieser fand ein Angriff von Torpedo- und Unterseebooten auf die „Dreadnought“ statt, die Netze ausgebracht hatte. Ein Torpedo soll das Netz durchschlagen haben. Nach der Revue gingen die beiden neu in Dienst gestellten Linienschiffe „Temeraire“ und „Superb“ nach der Bantry-Bucht zum calibrating. Die anderen Schiffe verließen am 15. Juni die Reede zu einer 2tägigen Kreuztour und begaben sich dann auf ihre Positionen für das Manöver. Die Linienschiffe „Formidable“ und „Implacable“ traten zur Atlantikflotte, die hierfür „Russell“ und „Albion“ an die Mittelmeerflotte abgab. Die aus dieser ausscheidenden Schiffe „Ocean“ und „Canopus“ wurden für das Manöver in die IV. Division der Heimatflotte eingestellt. Der Kreuzer „Blake“ übernahm die Funktion als Mutterschiff für die II. Torpedobootzerstörerflottille, „Tyne“ und „Aquarius“ traten zur Nore-Flottille mit Stammbesatzung über, deren Mutterschiff „Diamond“ wurde. Der neue Kreuzer „Boadicea“, der die „Topaze“ in der I. Zerstörerflottille ablösen soll, stellte am 10. Juni in Pembroke in Dienst. Auf dem Zerstörer „Liffey“ der II. Flottille ereignete sich nach der Rückkehr aus den schottischen Gewässern eine Bunkerexplosion, bei der drei Heizer verletzt wurden; der Grund ist nicht bekannt geworden.

Die Atlantikflotte führte dasselbe Programm aus wie die Heimatflotte. Die Stadt Dover stiftete einen Schießpreis für die Schiffe der Flotte.

Die Mittelmeerflotte trat in den ersten Junitagen die Reise in die heimischen Gewässer zur Teilnahme an den Manövern über Gibraltar, Lagos, Vigo an. Von den geschützten Kreuzern begleiteten zwei die Flotte.

Das IV. Kreuzergeschwader bereitete sich zu den Manövern vor und nahm an der Revue vor Portsmouth am 12. Juni teil, ging dann zum calibrating nach Berehaven. Das Flaggschiff „Leviathan“ hat einige Dreipfünder zu Schulzwecken erhalten, nachdem eine große Anzahl dieser Geschütze von anderen Schiffen frei geworden ist.

— Auswärtige Stationen. Bei der Festrede am Empire-day sagte Admiral Poore, der Chef des australischen Geschwaders, daß er eine ungeteilte Kontrolle über die Reichsflotte für richtig halte: one fleet, one flag.

Die Schiffe des chinesischen Geschwaders kreuzten in japanischen und nordchinesischen Gewässern. 6 sm von Hongkong wurde eine treibende Mine angetroffen.

Die „Hermione“ vom Kapgeschwader kehrte nach Ablösung durch „Forte“ nach England zurück; die anderen Schiffe machten eine Kreuztour an der Ostküste (Zanzibar).

— Schiffsbauten. Die beiden bereits in Bau gegebenen Linienschiffe des diesjährigen Programms werden die Namen „Hercules“ und „Colossus“ führen. Nach „Morning Post“ werden die auf diese folgenden Schiffe eine Armierung von zehn 34,3 cm-Geschützen in fünf Türmen, drei mittschiffs und zwei seitlich diagonal, sowie 15 cm- an Stelle der 10,2 cm-Geschütze erhalten.

— Die Linienschiffe „Barfleur“ und „Centurion“ wurden zu den ausrangierten Schiffen bei Motherbank übergeführt.

— Artillerie. Es ist anzunehmen, daß der von Vizeadmiral Sir Percy Scott erfundene Feuerleitungsapparat lediglich für den Gebrauch beim Torpedobootsabwehrschießen bei Nacht konstruiert ist.

Die Lieferung der Geschütze für „Hercules“ und „Colossus“ ist den Firmen Armstrong und Vickers übertragen, die auf Anregung der Admiralität ihre Anlagen vergrößert haben, so daß mit der Herstellung sofort begonnen werden kann.

Auf den Linienschiffen der „Formidable“-Klasse kommen von den sechs 4,7 cm-SK vier in Wegfall; zwei bleiben als Bootsgeschütze an Bord, Aufstellung auf der Brücke.

Der jährliche Munitionsetat für die Schießübungen der Schiffe beträgt nach amtlichen Angaben im Unterhause: 16 Schuß für jedes Geschütz von 25,4 cm und darüber, 32 Schuß für alle Kaliber von 7,6 bis 23,4 cm, 40 Schuß für 4,7 und 3,7 cm-Geschütze; Sub-calibre-Muniton: 160 Schuß für jedes Turmgeschütz, 20 Schuß für die übrigen Geschütze; Zielgewehre: 400 Schuß pro Geschütz.

Auf dem neuen geschützten Kreuzer „Boadicea" sind die Feuerleitungsanlagen auf der Kommandobrücke aufgestellt.

An Schießresultaten bei den letzten Schießübungen werden gemeldet:

a) Geschützführer-Preisschießen:

		Treffer	Schuß
30,5 cm-Geschütze:	„Dreadnought"	31	47
	„Formidable"	2	12
	„Ocean"	4	13
	„Bulwark"	6	12
	„Lord Nelson"	5	14
	„Indomitable"	16	40
	„Mars"	2	13
23,4 cm-Geschütze:	„Lord Nelson"	18	46
	„Duke of Edinburgh"	26	44
	„Sutlej"	9	17
19 cm-Geschütze:	„Argyll"	25	39
15 cm-Geschütze:	„Formidable"	28	56
	„Ocean"	48	80
	„Bulwark"	49	85
	„Mars"	36	76
	„King Edward VII."	39	75
	„Argyll"	17	43
	„Cumberland"	58	101
	„Duke of Edinburgh"	34	69
	„Sutlej"	65	90

b) Gefechtsschießen (battle practice):

Torpedobootzerstörer „Hasty" mit Zwölf- und Sechspfündern: 78 Treffer von 93 Schuß gegen Ziel von 6′ × 8′ auf etwa 1000 Yards mit hoher Fahrt. Feuererlaubnis 45 Sekunden.

— Torpedowesen. Nach Angabe Mr. McKennas im Unterhause wird „Saracen" im Juni, „Nubian", „Crusader", „Maori" Oktober 1909, „Zulu", „Viking" April 1910 fertig sein.

Nach „Engineer" soll die Admiralität die Absicht haben, bei den Zerstörern des Programms 1909 wieder zur reinen Ölfeuerung zurückzukehren. Wenn nicht ein Sinken der Preise für Öl dessen ausschließliche Verwendung rechtfertige, werde man später vielleicht die gemischte Feuerung für Torpedofahrzeuge einführen. Die Zerstörer des 1908 Programms mit reiner Kohlenfeuerung seien mehr eine Art Torpedokanonenboot.

— Unterseeboote. Der in Dundee stationierten Unterseebootsflottille (mit „Vulcan" als Mutterschiff) werden auch die bei Vickers soeben fertiggestellten Boote „C 25" und „C 26" zugeteilt.

Auf „A 4" ereignete sich eine Petroleumexplosion, bei der der Kommandant schwer, 3 Mann leicht verbrannt wurden, als nach einer Rohrleckage mit einer elektrischen Lampe gesucht wurde; wahrscheinliche Ursache: Kurzschluß in der Leitung der Lampe.

— Funkspruchwesen. Die Admiralität soll beabsichtigen, die an der Ostküste Englands vorhandenen Funkstationen zu übernehmen, neue an strategisch wichtigen Punkten zu errichten und sie durch Leute der Fleet Reserve oder der coastguards bedienen

zu lassen, auch Naval Volunteers im Kriege hierzu heranzuziehen. Zu diesem Zweck sollen die Schulschiffe oder Übungsstationen der Volunteers Funkspruchapparate erhalten.

— Häfen und Werften. Das alte Linienschiff „Trafalgar“ wird als Wachtschiff im Firth of Forth stationiert werden.

Die Tynemündung ist von Vertretern der Admiralität auf ihre Geeignetheit als Reparaturbasis für die Flotte, Verankerung eines großen Schwimmdocks daselbst untersucht worden.

Mit Dundee wurde für 5 Jahre ein Abkommen geschlossen, nach dem die Stadt der Admiralität gegen eine jährliche Miete von £ 4000 das westliche Trockendock und ein Teil der King William Bassins zur Benutzung für die dort zu stationierende Unterseebootsflottille überläßt. Die Flottille soll bis zur Fertigstellung der Anlagen in Rosyth dort bleiben.

Das bisher dem Kommando der Kanalflotte unterstellte Depotschiff für Torpedobootzerstörer „Sapphire II“ in Portland wurde als „Imperieuse“ Hafenwachtschiff in Portland und untersteht als solches dem Stationschef in Portsmouth.



Vereinigte Staaten von Amerika. Auch der verflossene Monat hat hinsichtlich des Flottenwesens Ereignisse von Bedeutung nicht gebracht. Umsomehr beschäftigte man sich in der Union weiterhin mit den Fragen der allgemeinen Politik und der Reorganisation der Marineverwaltung. Mit Bezug auf den ersterwähnten Punkt scheint die in England noch immer betriebene Flottenpanik den Respekt vor diesem Lande und die Neigung zu politischen Abmachungen mit ihm zum mindesten nicht erhöht zu haben. Wenn der von englischer Seite gemachte Vorschlag, nach welchem die englische Flotte den Schutz der amerikanischen Ostküste in Bausch und Bogen übernehmen und dafür die Union durch Konzentrierung ihrer Flotte an der pazifischen Küste für die englischen Interessen im Stillen Ozean aufkommen sollte, eine Zeitlang von amerikanischen Politikern sympathisch aufgenommen wurde und sogar die Zustimmung hervorragender Seeoffiziere, wie des Kontreadmirals Goodrich, fand, so ist das jetzt anders geworden; man zieht sich wieder allgemein auf die Ratschläge Washingtons zurück, Bündnisse grundsätzlich zu vermeiden, und sucht mit der Verstärkung der Flotte sowie in Verbindung damit mit dem Ausbau der Handelsmarine fortzufahren. Für das Verhältnis zu England bringt man ein Wort Mark Twains in Erinnerung, der mit bezug auf einen ihm zunächst wohnenden Geistlichen sagte: „Als Geistlichen ehre ich ihn, als Mann achte ich ihn, als Freund liebe ich ihn, als Nachbarn aber bin ich vor ihm auf der Hut!“

Im Zusammenhange damit setzt sich der General Board neuerdings energisch für den Ausbau der Flottenstationen in den Philippinen, in Hawaii und Guantanamo (Kuba) ein und will zu ihren Gunsten die Ausgaben für Befestigungen an den heimischen Küsten zurückgestellt wissen, und hohe aktive Seeoffiziere, wie der neue Chef der Pazifischen Flotte, Kontreadmiral Sebree, treten bei jeder Gelegenheit für die Vermehrung der großen Linienschiffe ein. Auch die dem neuen Marinesekretär zugeschriebene Absicht, vom nächsten Kongreß eine Erhöhung der Mannschaftsstärke um 5000 Mann (auf 49 500 Mann) zu fordern, spricht dafür, daß an leitender Stelle an dem kräftigen Ausbau der Flotte festgehalten werden wird.

Hinsichtlich der Reorganisation der Marineverwaltung sind die im vorigen Hefte erwähnten Bemühungen der Seeoffiziere (S. 715) erfolglos geblieben, und der Marinesekretär hat die von seinem Vorgänger Newberry eingeleiteten Änderungen auf Grund des Gutachtens des Sperry Board in der Hauptsache bestätigt und durch Abänderung der Navy Regulations endgültig eingeführt. Hiernach ist im wesentlichen die im März-

heft S. 344/45 skizzierte Geschäftsverteilung der Bureaus des Marinedepartements bestehen geblieben, mit der Ausnahme indessen, daß das Bureau of Steam Engineering erhalten bleibt, im besonderen jedoch die neue Werftdienstordnung in Kraft gesetzt worden, die, allerdings unter Betonung der Oberleitung des Oberwerftdirektors und unter Stärkung der Stellung der „Inspektoren", dem Schiffbaudirektor als „Manager" der Werften den Werftbetrieb einschließlich aller Werkstätten und Betriebsmagazine unterstellt. In Einzelheiten hat man sich noch Änderungen und besondere Anweisungen vorbehalten nach dem Ergebnisse der Erfahrungen, die man von einer Informationsreise des Kontreadmirals Rodgers, der europäische Werften besuchen soll, erwartet. Alle Änderungen zielen außer auf Vereinfachung des Betriebes auch auf die Einführung von Ersparnissen ab. So wird neuerdings auch eine Änderung des Verfahrens bei der Lohnzahlung auf den Werften in Erwägung gezogen. Bisher erfolgte die Lohnzahlung an einer einzigen Zahlstelle. Jetzt sollen die Lohnbeträge mit Fahrrädern, Automobilen und sonstigen Fahrzeugen nach den einzelnen Zahlstellen der Betriebe befördert werden. Man erwartet von diesem Verfahren eine Ersparnis von 125 000 Dollars für das Jahr.

— Flottentätigkeit. 1. Die Linienschiffe der Atlantischen Flotte sollten am 17. Juni ihre Überholungsarbeiten auf den Werften beendet haben und sich an diesem Tage zur Wiederaufnahme der Übungen auf Hampton-Reede versammeln. Nach Einzelübungen und taktischen Übungen im Verbande soll in der zweiten Hälfte des August mit den Herbstschießübungen begonnen werden. Die Linienschiffe „Idaho", „Mississippi" und „New Hampshire" sind nach Auflösung des Sondergeschwaders der II. Division (Flaggschiff „Minnesota") zugeteilt worden. Da das Linienschiff „Missouri" (IV. Division, Flaggschiff „Wisconsin") erst zu Anfang August seine Reparaturen beendet haben wird, so ist dafür zunächst das Linienschiff „Maine" eingestellt worden.

Die Übungen der Atlantischen Flotte dürften durch den völligen Mangel an Aufklärungsstreitkräften einigermaßen beeinträchtigt worden. Zwar befinden sich die drei Scouts, nachdem die mittlerweile wieder fertig gewordene „Salem" den beiden übrigen Schiffen nach Las Palmas entgegengefahren ist, wieder auf der Heimreise, sie werden aber voraussichtlich noch weitere Vergleichsprobefahrten zu machen haben und danach Überholungsarbeiten vornehmen müssen, also vorderhand für die Flottenübungen nicht zur Verfügung stehen. Die beiden Panzerkreuzer „North Carolina" und „Montana" scheinen noch weiter im Mittelmeer verbleiben zu sollen; sie sind kürzlich durch den umgebauten Panzerkreuzer „New York" verstärkt worden.

Der Atlantischen Flotte ist — entsprechend der Organisation der Pazifischen Flotte — nun auch eine „Atlantic Torpedo Fleet" angegliedert worden, deren Führerschiff der Hilfskreuzer „Dixie" und deren Führer ein Fregattenkapitän ist. Unter ihm steht die „Atlantic Torpedo Flottilla" mit drei Divisionen zu je vier Torpedobootzerstörern und Torpedobooten sowie die „Atlantic Submarine Fleet" mit dem Hilfskreuzer „Castine" als Führerschiff und den Unterseebooten „Octopus", „Tarantula", „Viper" und „Cuttlefish".

Dem Vernehmen nach soll die Atlantische Flotte im Winter eine Übungsreise nach dem Mittelmeer antreten. Von einer Verteilung der Flotte auf beide Küsten, gegen welche überdies auch vorläufig der Mangel an ausreichenden Reparatur- und Dockgelegenheiten an der pazifischen Küste sprechen würde, ist nicht mehr die Rede.

Auf dem Unterseeboote „Cuttlefish" fand, vermutlich infolge Leckens eines Gasolintanks, eine Explosion statt, die den Maschinenraum beschädigte. Personen wurden nicht verletzt, da sich niemand in der Maschine befand.

— Personal. Kontreadmiral Potter ist als Chef der IV. Division der Atlantischen Flotte durch den Kapitän zur See Comly abgelöst und zum Vorstande des Bureau of Navigation ernannt worden, an Stelle des Kontreadmirals Pillsbury.

Kontreadmiral Harris ist zum Oberwerftdirektor zu Philadelphia ernannt worden,

als Nachfolger des verabschiedeten Kontreadmirals **Pendleton**, an dessen Stelle Kapitän zur See **Winslow** zum Flaggoffizier befördert wurde.

Der zum Vorstande des Bureau of Steam Engineering und zum Chefingenieur der Flotte mit dem Range eines Kontreadmirals ernannte bisherige Korvettenkapitän **Hutch Cone** ist erst im Jahre 1890 in die Marineakademie eingetreten. Er war zuletzt Flotteningenieur der Atlantischen Flotte auf ihrer Heimreise und lenkte in dieser Stellung die besondere Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten auf sich.

— **Schiffbau, Probefahrten usw.** Baustadium am 1. Mai 1909:

Linienschiffe:

„South Carolina"	90,0%	„North Dakota"	81,5%
„Michigan"	97,4 „	„Florida"	11,9 „
„Delaware"	77,9 „	„Utah"	14,9 „

Kohlendampfer:

„Vestal"	98,6%	„Prometheus"	98,9%

Die Lieferung von Panzerplatten für die Linienschiffe „North Dakota" und „Delaware" hat Anstände ergeben, die vielleicht zu einer Bauverzögerung führen werden.

Die Lieferung der neuen Torpedobootzerstörer ist wie folgt vergeben worden:

den Bath Iron Works	1 Boot,	Bauzeit 24 Monate,	Preis 659 500 Dollars
der New York Shipbuilding Comp.	1 „	„ 22 „	„ 648 000 „
„ William Cramp & Sons . .	1 „	„ 24 „	„ 637 000 „
der Newport News Comp. . .	1 „	„ 24 „	„ 629 000 „
„ Fore River Comp. . . .	1 „	„ 24 „	„ 644 000 „

Die Boote sollen 29,5 Knoten laufen bei 754 Tonnen Wasserverdrängung.

Das neue Linienschiff „Michigan" hat bei einer Werftprobefahrt (der New York Shipbuilding Comp.) als Höchstleistung 20,01 und als Mittel aus fünf Fahrten 19,976 Knoten erzielt. Bei letzteren betrug die mittlere Umdrehungszahl 121.

— **Häfen, Docks usw.** Der Bau des großen Trockendocks zur Pearl Harbor, Hawaii, ist an die San Francisco Bridge Comp. für den Betrag von 1 723 000 Dollars vergeben worden. Das Werk soll in 32 Monaten vollendet sein.

Das neue Trockendock Nr. 4 der Werft New York soll auf 600 Fuß (183 m) verlängert werden. Durch größeren Fall der Maueranlage werden 35 Fuß (10,7 m) in der Länge und 8 Fuß (2,4 m) in der Breite gewonnen. Die Kosten werden dadurch um 40 000 Dollars erhöht.

— **Verschiedenes.** Das ehemalige Rammschiff „Katahdin" soll als schwimmende Scheibe für Panzerschießversuche verwendet werden, weil die Schießstände zu Indian Head nicht ausreichen. Man will das Fahrzeug im Potomac verankern und die zu beschießenden Platten an ihm anbringen. Die Verbände des Fahrzeuges sollen der Beanspruchung genügen.

Durch Erlaß des Präsidenten vom 28. Mai 1909 ist den Seekadetten und Fähnrichs zur See das Heiraten bis zum Ablauf des 6. Dienstjahres, also bis sie zur Beförderung zum Leutnant zur See heran sind, untersagt worden.

Zur Förderung des Interesses für die Flotte und die Seekriegsgeschichte ist auf Anregung des Kontreadmirals **Goodrich** die Naval Historical Society gegründet worden. Der Jahresbeitrag beträgt 5 Dollars; lebenslängliche Mitglieder haben einen einmaligen Beitrag von 100 Dollars zu zahlen. Gegenstände der Bestrebungen der Gesellschaft sind „Entdeckung, Herstellung und Veröffentlichung aller Beiträge zur maritimen Geschichte, Wissenschaft und Kunst sowie des Werdeganges und der Erfahrungen von Seeleuten, besonders solcher der Vereinigten Staaten". Zusammenkünfte der Mitglieder sollen monatlich einmal stattfinden, außer in den Monaten Juni bis September.

❦

Frankreich. Parlamentarisches. Von der Regierung ist der Etatsvoranschlag für die Marine 1910 auf 273,2 Millionen Mark festgesetzt gegen 267,1 Millionen Mark des diesjährigen Budgets. Von der Erhöhung entfallen 1 1/2 Millionen Francs auf Personalvermehrung der Flotte und Geschützführerzulagen, der Rest auf das Kapitel Schiffbau. Genauere Angaben stehen noch aus. In dem jetzigen Etatsvoranschlag ist die Nachtragsforderung des Marineministers (vgl. Maiheft S. 562) noch nicht enthalten.

Die Beratungen des Obersten Marinerats (vgl. Juniheft) wurden nach dreiwöchiger Dauer am 7. Juni zu Ende geführt. Die bedeutungsvolle Schlußsitzung dieses Tages fand unter dem Vorsitz des Präsidenten der Republik und im Beisein des Ministerpräsidenten, des Marineministers und des Kriegsministers statt. In Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen hat der Oberste Marinerat für die gesetzlich festzulegende Zusammensetzung der Flotte und Organisation der Kriegshäfen und Stützpunkte die folgenden Vorschläge gemacht:

I. Zusammensetzung der Flotte. Die französische Flotte soll in Zukunft bestehen aus:

45 Linienschiffen,
12 Aufklärungsschiffen (éclaireurs),
60 Hochseezerstörern (contre-torpilleurs d'escadre),
84 Küstenzerstörern (contre-torpilleurs de défense mobile),
64 Unterseebooten (hiervon 16 als Materialreserve),
2 Minenlegern, 8 Fahrzeugen zum Minensuchen, 2 Werkstattschiffen.

Außerdem würden neu zu bauen sein: 3 Vermessungsschiffe, 3 Transportschiffe, 1 Seekadettenschulschiff, 10 Kanonenboote für die Kolonien.

Die obige Stärke der Schlachtflotte soll im Jahre 1925 erreicht sein.

Als Lebensdauer ist festzusetzen: Für Linienschiffe 25 Jahre, für Aufklärungsschiffe 20 Jahre, für Torpedofahrzeuge 17 Jahre. Die Zeit rechnet von der Stapellegung des zu ersetzenden Schiffes bis zur völligen Fertigstellung einschl. Probefahrten des Ersatzschiffes, nähert sich also den in der englischen und deutschen Marine eingeführten Altersgrenzen. — Bemerkenswert in diesem Vorschlag ist der Fortfall des Panzerkreuzers, abweichend von dem Vorschlag des Generalstabes der Marine, der 38 Linienschiffe und 14 Panzerkreuzer umfaßte. Der Oberste Marinerat begründet das Aufgeben dieses Schiffstyps mit der Erwägung, daß der moderne Panzerkreuzer nach Armierung und Gefechtsverwendung dem Linienschiff immer ähnlicher werde, daß daher eine Klasse von Kampfschiffen vorzuziehen sei. Die Debatten über diesen Punkt sind indessen sehr lebhaft gewesen, und die Anhänger beider Typen bildeten eine starke Minorität. — Die vorhandenen Panzerkreuzer würden später zweckmäßig auf den außerheimischen Stationen zu verwenden sein.

Die Konstruktionsdaten der Schiffe sollen im Hinblick auf die schnellen Fortschritte der Technik nicht der gesetzmäßigen Festsetzung unterliegen. Indessen hat sich der Oberste Marinerat über den Typ der im nächsten Jahre zu vergebenden Linienschiffe (voraussichtlich 2) gutachtlich geäußert. Die Schiffe sollen bei einem Deplacement von 22 000 Tonnen zwölf 30,5 cm-Kanonen erhalten, von denen sechs in zwei Tripeltürmen vorn und achtern, vier in zwei Doppeltürmen an den Seiten, zwei in einem den achteren Tripelturm überhöhenden Doppelturm Aufstellung finden sollen, so daß ein Breitseitfeuer von zehn Geschützen erzielt wird. Als Mittelarmierung sollen achtzehn 14 cm-SK. in Kasemattaufstellung vorgesehen werden. Die Panzerung soll wie bei der „Danton"-Klasse angeordnet werden unter Fortfall der Panzerung gegen Torpedoschuß und Wiedereinführung der Torpedoschutznetze. Die Geschwindigkeit soll 21 Knoten betragen. Die Kosten pro Schiff sind auf 70 Mill. Francs veranschlagt einschl. voller Munitionsausrüstung und Reservechargierung.

Für die Aufklärungsschiffe, deren Bau hinter demjenigen der Linienschiffe zurückstehen soll, ist ein Höchstdeplacement von 10 000 Tonnen vorgesehen bei 30 Knoten Geschwindigkeit, schwacher Panzerung und einer Armierung von 14 cm-SK. Die Hochseezerstörer sollen ein Mindestdeplacement von 600 Tonnen, die Küstenzerstörer der défense mobile ein Höchstdeplacement von 300 Tonnen erhalten.

An Unterseebooten sollen nur Offensivboote gebaut werden. Man hofft, einen Typ herzustellen, der zur Verwendung im Geschwaderverbande geeignet ist.

II. Organisation der Stützpunkte und Kriegshäfen. Der Oberste Marinerat empfiehlt die Beibehaltung von Dakar, Saigon und Diego Suarez als außerheimische Stützpunkte. Von den Kriegshäfen sollen Toulon, Brest und Cherbourg Bauwerften und Ausrüstungs- und Reparaturwerften bleiben, Lorient nur Bauwerft und Bizerta nur Ausrüstungs- und Reparaturwerft. Brest und Lorient würden als Bauwerften für große Schiffe, Cherbourg und Toulon als Bauwerften für Zerstörer und Unterseeboote dienen. Über die Beibehaltung von Rochefort herrschte starke Meinungsverschiedenheit. Es wurde in Übereinstimmung mit dem Generalstabe der Marine mit einer Stimme Majorität dahin entschieden, daß Rochefort als Kriegshafen eingehen soll und nur die artilleristische Verteidigung und das Artilleriedepot bestehen bleiben.*)

Brest, Toulon, Cherbourg und Bizerta sollen als Operationsbasen der Flotte (bases d'opération de la flotte) ausgerüstet werden, und zwar Brest und Toulon für die Ausrüstung der ganzen Flotte und zum gleichzeitigen Docken von mindestens sechs Schiffen größten Tonnengehalts, Cherbourg und Bizerta mit der Hälfte der Ausrüstungsmittel und zum gleichzeitigen Docken von mindestens drei Schiffen größten Tonnengehalts. Dünkirchen-Calais, Cherbourg, Brest, Toulon, Bizerta und Oran würden als Hauptplätze (centres principaux) für die Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen der défense mobile beizubehalten sein, außerdem als Nebenplätze (centres secondaires) diejenigen Häfen, in denen gegenwärtig Streitkräfte der défense mobile stationiert sind.

Soweit die Vorschläge des Obersten Marinerats. Sie sind von der Fachpresse beifällig aufgenommen worden, und es ist anzunehmen, daß die demnächst zu erwartende Regierungsvorlage sich sachlich nicht weit von ihnen entfernen wird. Für das zukünftige Tempo des Flottenausbaues werden finanzielle Erwägungen entscheidend sein, mit denen sich der Oberste Marinerat naturgemäß nicht beschäftigt hat.

Die Tätigkeit der parlamentarischen Untersuchungskommission hat mit der unliebsamen Affäre Dupont-Bittone geendet. Der Hergang, der in der Öffentlichkeit viel Staub aufgewirbelt hat, ist kurz der folgende: Mitglieder der Kommission erfuhren von einem Bestechungsversuch, der vor einigen Jahren durch die Firma d'Unieux (Loire) gegen einen Kontrollbeamten der Marine unternommen war. Bei Untersuchung des Falles, der im übrigen durch den damaligen Marineminister M. Gaston Thomson sachgemäße Erledigung gefunden hatte, stellte es sich heraus, daß ein großer Teil persönlicher und Geheimakten bei der Amtsniederlegung M. Thomsons durch seinen langjährigen Kabinettschef, den Ingenieur Dupont, beiseite geschafft und in der Marine-Ingenieurschule, deren Direktor Dupont gegenwärtig ist, untergebracht worden sei. Auf Antrag der Kommission fand hier durch beauftragte Seeoffiziere und Gerichtsbeamte eine Haussuchung statt, bei der sich eine Anzahl von Aktensachen teils persönlichen, teils allgemein geheimen Charakters vorfand, hierunter zwei versiegelte Aktenstücke, von denen das eine anonyme Anschuldigungen gegen den Admiral a. D. Bienaimé, gegen einen Herrn Charles Dumont und gegen einen Zeitungsredakteur enthielt, das andere eine Anzahl photographisch vervielfältigter Briefe des Admirals Bienaimé an eine dritte Person. M. Dupont gab an, auf Ersuchen seines ehemaligen Chefs gehandelt zu haben. M. Gaston

*) Die umfangreichen Petitionen für volle Beibehaltung der Kriegshäfen Lorient und Rochefort sind von der Petitionskommission der Deputiertenkammer befürwortet worden.

Thomson erklärte dann in einer zweistündigen Vernehmung vor der Kommission das folgende: 1. In seinem persönlichen Interesse habe er bei Abgabe des Ministerpostens seinen langjährigen Kabinettschef ersucht, seine persönlichen Papiere zu sammeln und aufzubewahren, d. h. alle für ihn gefertigten Zusammenstellungen, alle Abschriften von Berichten, alle Vervielfältigungen von Aktensachen, die später dazu dienen sollten, seine lange Amtsführung zu rechtfertigen und, sei es auf der Tribüne des Parlaments oder in der Presse, seine eigenen Ideen und seine Marinepolitik zu verteidigen. 2. Die photographischen Vervielfältigungen der Briefe des Admirals Bienaimé seien ihm bei seinem Amtsantritt von dem damaligen Chef des Generalstabes der Marine, Admiral Campion, übergeben worden. Er habe sie sofort in einen Kasten verschließen lassen, aus dem sie niemals herausgekommen seien. Bei seinem Abgang habe M. Dupont sie zusammen mit den anderen Papieren mitgenommen. 3. Bei den anonymen Anschuldigungen könne es sich nur um solche handeln, die auf dem üblichen Wege durch die Polizei dem Ministerium zugestellt wurden und ohne Beachtung blieben. Eine Geheimberichterstattung (fiches) über Offiziere und Beamte, die neben derjenigen der militärischen Vorgesetzten hergeht, habe unter seiner Amtsführung niemals bestanden. — Die Kommission beantragte darauf, daß ein Teil der gefundenen Papiere dem Ministerium wieder zurückzugeben, von einer gerichtlichen Verfolgung der Beteiligten dagegen abzusehen sei. Die Affäre schien somit niedergeschlagen, als sie durch Vernehmung des M. Vittone, seinerzeit Privatsekretär des früheren Marineministers Pelletan (Vorgänger von Thomson), neue Nahrung erhielt. Dieser, gegenwärtig Beamter der See-Einschreibung in Nizza, hatte einem Journalisten gegenüber geäußert, er besitze gleichfalls zahlreiche Dokumente, die er beim Weggange Pelletans aus dem Ministerium mitgenommen habe. Er sei damit der üblichen Handlungsweise der Kabinettchefs gefolgt, wenn sie mit ihrem Gebieter das Ministerium verlassen. Bei seiner Vernehmung vor der Kommission erklärte M. Vittone, die in seinem Besitz befindlichen Papiere umfaßten nur die persönliche Korrespondenz Pelletans und Empfehlungsbriefe von Deputierten. Hierauf kam es zu einer äußerst heftigen Szene zwischen Admiral Bienaimé, der Mitglied der Kommission ist, und M. Vittone auf Grund früherer Differenzen. Die Kommission beschloß mit 17 gegen 8 Stimmen, gerichtliches Vorgehen und Haussuchung gegen M. Vittone zu beantragen. — Der Berichterstatter der parlamentarischen Untersuchungskommission, M. Henri Michel, hat inzwischen seinen Bericht fertiggestellt und ihn im Namen der Kommission der Deputiertenkammer vorgelegt mit dem Antrage, die Besprechung vom 28. Juni ab auf die Tagesordnung zu setzen. Dem Bericht, dessen Veröffentlichung nunmehr bevorsteht, sollen sämtliche Vernehmungen und Feststellungen der Subkommissionen als Anlagen beigefügt werden.

— Geschwadertätigkeit. Die I. und II. Division des Mittelmeergeschwaders, bestehend aus den Linienschiffen „Patrie“, „République“, „Démocratie“, „Justice“, „Liberté“ und „Vérité“, haben unter der Führung des Geschwaderchefs, Vizeadmirals de Jonquierès, Anfang Juni über Cadiz und Vigo die geplante Übungsreise nach den Häfen der atlantischen und Kanalküste angetreten. Beabsichtigt ist Ende Juni ein gefechtsmäßiges Schießen in der Quiberon-Bucht, vielleicht auch gemeinsame Übungen mit dem Nordgeschwader. Am 14. Juli sollen die Schiffe in Brest liegen, Ende Juli anläßlich der Anwesenheit des Kaisers von Rußland in Cherbourg. Die Rückkehr nach Toulon ist auf Mitte August angesetzt. Die III. und IV. Division des Mittelgeschwaders übten während des Monats Juni an der nordafrikanischen Küste und in der Nähe von Toulon. Demnach scheint die Absicht, in diesem Sommer ein größeres strategisches Manöver der gesamten Hochseeverbände abzuhalten, wieder aufgegeben zu sein.

Die Schiffe des Nordgeschwaders beteiligten sich an den Unterseebootsmanövern, die Ende Mai in der Quiberon-Bucht und Anfang Juni vor Cherbourg stattfanden (siehe den Artikel unter Verschiedenes) und kehrten dann nach der Quiberon-Bucht zurück, um hier bis Ende Juni Schießübungen zu erledigen.

— Schiffbau. Das Mißglücken des Stapellaufs des „Danton“ ist nach amtlicher Feststellung auf folgende Ursachen zurückzuführen:

1. Auf das neue Schmierverfahren des Schlittens, das sich nicht bewährt hat. Das Schmiermaterial wurde zum Teil absorbiert, zum Teil löste es sich im Wasser auf, das infolge einer Verzögerung des Stapellaufs zu hoch auf der Helling stieg.

2. Auf den Widerstand, den das zu früh ins Wasser tauchende breite Heck des Schiffes bot.

3. Auf die nicht genügende Neigung und Höhe der Helling, die durch den zu hohen Wasserstand noch vermindert wurden.

4. Auf eine geringe Verschiebung des Schlittens, die, durch die Ungunst der Verhältnisse hervorgerufen, den Ablauf verlangsamte und schließlich ganz aufhören ließ.

Die Abbringung kann sich bis zum Eintritt der besonders hohen Äquinoktialfluten im September verzögern; die Kostenvermehrung soll 1/2 Mill. Francs betragen.

Über die Schiffbaukosten in der französischen und englischen Marine bringt ein aus fachmännischer Feder stammender Artikel des „Temps“, in dem das französische Linienschiff „Voltaire“ mit dem gleichaltrigen englischen Linienschiff „Superb“ in Vergleich gestellt wird, die folgenden interessanten Angaben:

	„Superb“	„Voltaire“
Datum der Bauvergebung	6. Februar 1907	26. Dezember 1906
Länge	149,4 m	145 m
Breite	25 m	25,8 m
Tiefgang	8,23 m	8,26 m
Deplacement	18 600 Tonnen	18 318 Tonnen
Indizierte Pferdestärken .	23 000	22 500
Geschwindigkeit . . .	21 Knoten	19,25 Knoten

„Superb“:

Baukosten:	Francs
Schiffskörper und Panzerung	20 548 675
Hauptmaschinen, Kessel und Hilfsmaschinen	7 141 500
Türme und Lafettierungen .	10 509 575
Zusammen (ohne Kanonen und ohne Munition) .	38 199 750
Verwaltungskosten	805 975
Kanonen	2 907 500
Insgesamt . . .	**41 913 225**

„Voltaire“:

Baukosten:	Francs
Schiffskörper und Zubehör .	11 000 000
Panzerung	12 250 000
	23 250 000
Hauptmaschinen	4 900 000
Kessel	2 120 000
Hilfsmaschinen	1 350 000
	8 370 000
30,5 cm-Türme	3 945 000
24 cm-Türme	6 833 000
Lafettierungen	1 885 000
	12 663 000
Zusammen (ohne Kanonen und ohne Munition) .	44 283 000
Verwaltungskosten	1 060 100
Kanonen	3 870 000
Insgesamt . . .	**48342300**

Hieraus ergibt sich als Preis pro Tonne für „Superb“ 2253 Francs, für „Voltaire“ 2686 Francs. Im französischen Etat H ist für „Voltaire“ als Bausumme angegeben 54,2 Mill. Francs. Hiervon sind indessen im Sinne obigen Vergleichs abzuziehen: Probefahrtskosten 230 000 Francs, Beschußproben von Panzerplatten 521 000 Francs, Munition 4 000 000, sechs Torpedos 79 200, Handwaffen, Torpedoladungen usw. 200 000 Francs.

— Artilleristisches. In Toulon haben kürzlich Versuche mit Leuchtgeschossen stattgefunden. Diese Geschosse entwickeln beim Krepieren etwa ein Dutzend Leuchtkörper, die infolge einer fallschirmartigen Vorrichtung sehr langsam herabfallen und während 30 bis 50 Sekunden starke Helligkeit verbreiten. Diese soll wegen ihrer größeren seitlichen Ausdehnung dem Scheinwerfer überlegen sein und sich auf weit größere Entfernung vom Geber erzielen lassen. Die Zündvorrichtung gestattet ein Krepieren der Geschosse sowohl in der Luft wie auf dem Wasser. Bei einem Schießversuche am 25. Mai, den die Fußartillerie bei Toulon nachts mit 15 cm-Geschützen gegen das verankerte Zielschiff „Terrible" abhielt, soll durch Leuchtgeschosse, deren Leuchtdauer beinahe 50 Sekunden betrug, ein schnelles Einschießen und Treffen ermöglicht worden sein.

— Funkentelegraphie. Seit dem 15. Mai sind die FT-Stationen an der französischen Küste dem militärischen Betriebe übergeben. Als Stationen werden genannt: Dünkirchen, Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon, Port Vendres, Ajaccio. Zur Ausbildung des Personals sind tägliche Übungen von 7 bis 8 Uhr morgens und von 12 bis 1 Uhr mittags zwischen den Küstenstationen angeordnet, bei denen abwechselnd mit der 600 m-Welle und der 750 m-Welle gearbeitet wird. Außerdem finden täglich von 8 bis 10 Uhr abends Übungen mit der Zentralstation auf dem Eiffelturm statt, die nacheinander Dünkirchen, Cherbourg, Brest, das Nordgeschwader, Lorient, Rochefort und das Mittelmeergeschwader anruft. Den Seebefehlshabern ist ein möglichst häufiger FT-Verkehr mit den Küstenstationen zur Pflicht gemacht. — Die Einrichtung einer FT-Station in Mourillon zur direkten Verbindung der nordafrikanischen Küste mit dem Eiffelturm ist im Gange.

— Drahtlose Telephonie. Zur weiteren Erprobung der neuen Apparate der Kapitänleutnants Colin und Jeance, über die im Maiheft zuerst berichtet wurde, hat der Panzerkreuzer „Condé" Versuche mit einer in Toulon eingerichteten Station angestellt, die sehr günstige Resultate ergaben. Nach vorheriger Abstimmung der Apparate gelang eine Verständigung bis auf 166 km.

— Verschiedenes. An Stelle der „Couronne" stellt am 1. Juli das frühere Transportschiff „Gironde" als Artillerieschulschiff in Dienst. — Linienschiff „Carnot" ist nach längerer Grundreparatur wieder dienstbereit und soll demnächst Probefahrten machen.

Das Erdbeben in der Provence hat sich auch in der Marine fühlbar gemacht. An den in den Trockendocks in Toulon stehenden Schiffen „Marceau" und „Chasseloup-Laubat" fiel ein Teil der Seitenstützen ab, und die Schiffe neigten sich auf den Stapelklötzen, so daß die Docks schleunigst gefüllt werden mußten. — Außerdem befürchtet man, daß die ausliegenden Grundminen gelitten haben.



Japan. Die japanische Presse bringt die Nachricht, daß das Marineministerium jetzt die Absicht habe, die westamerikanische Küste und Australien regelmäßig durch japanische Kriegsschiffe besuchen zu lassen.

— Personal. Die Wiederkehr des Siegestages von Tsuschima, wie die des Untergangstages der „Matsushima" wurde in gebührender Weise innerhalb der Marine gefeiert.

Admiral Uriu ist der Einladung der Marineschule in Annapolis, deren Zögling er früher war, zur Teilnahme am Stiftungsfest gefolgt. Er hat auf seinem Wege überall sehr ehrende Aufnahme erfahren. Angeblich soll er gleichzeitig mit einer politischen Mission beauftragt sein.

Das Kriegsgericht, das über die Schuldfrage der Strandung von „Fuji" und „Tokiwa" zu entscheiden hatte, hat sehr harte Urteile gefällt. Kontreadmiral Nomoto

wurde zu 60 Tagen Stubenarrest verurteilt; die Kommandanten und Navigationsoffiziere von „Fuji“, „Tokiwa“ und „Asama“ — die übrigens mitbeteiligt gewesen, aber nicht festgekommen ist —, die Admiralstabsoffiziere und der Flaggleutnant erhielten geringere, aber auch sehr hohe Kammerarreststrafen.

Um den Offizieren das Studium fremder Sprachen zu erleichtern, sind besondere Bestimmungen für Auslandskommandos und Gewährung von Zulagen erlassen. Als Aufenthaltsorte sind für das Studium der betreffenden Sprachen Berlin, Paris und Wladiwostok bestimmt.

Am 15. Mai ist die neue Rangliste erschienen. Sie weist auf:

Rangstufe	Seeoffiziere	Ingenieure	Ärzte	Zahlmeister
Großadmiral	1	—	—	—
Admiral	5	—	—	—
Vizeadmiral	21	1	—	—
Kontreadmiral . . .	41	7	5	4
Kapitän zur See . .	97	28	13	21
Fregattenkapitän. . .	176	45	38	39
Korvettenkapitän. . .	186	60	48	71
Kapitänleutnant . . .	526	171	103	68
Oberleutnant	415	119	68	55
Leutnant	309	94	37	24
Fähnrich	193	—	—	—
Summa	1970	525	312	282

Einziger Großadmiral ist der alte Graf Ito, der Sieger in der Schlacht am Yalu. Unter den Admiralen sind Vicomte Inouye, Graf Togo (Chef des Oberkommandos), Graf Yamamoto, Prinz Arisugawa, Baron Nitaka, unter den Vizeadmiralen der designierte Flottenchef eines künftigen Krieges, Baron Ijuin, und der Marineminister, Baron Saito, zu nennen.

Eine bemerkenswerte Einrichtung zur Erleichterung des telegraphischen Verkehrs an die Adresse von Marineoffizieren und zu deren Bezeichnung ist in der Rangliste dadurch getroffen, daß jeder Offizier durch bestimmte Buchstaben und Zahlen eine besondere Telegramm-Bezeichnung erhalten hat.

— Tätigkeit der schwimmenden Streitkräfte. Das I. Geschwader hat nach Ausführung von Überholungsarbeiten und Mannschaftswechsel Anfang Juni die Verbandsfahrt nach Hokkaido angetreten. Die neu an Bord kommandierten Mannschaften sind Rekruten, die im Dezember bei den Matrosendivisionen eingestellt worden waren und somit eine etwa 5 monatige Ausbildung an Land hinter sich haben. Sie wurden mit dem Tage der Anbordkommandierung zu Matrosen 4. Klasse ernannt.

Es ist beabsichtigt, im kommenden Jahr noch den Kreuzer „Tsugaru“ in das Schulgeschwader einzustellen, wenn die verfügbaren Mittel es erlauben. Da zur Zeit sich 193 Fähnriche auf „Aso“ und „Soya“ befinden, würde eine weitere Teilung der Jahrgänge sicher im Interesse der Ausbildung liegen.

Die bisherige 1. und 2. Unterseebootsabteilung (7 Boote) sind als 1. Abteilung in Kure vereinigt worden. Die bisherige 3. Abteilung, die augenblicklich erst aus den zwei im Dezember aus England eingetroffenen Booten größeren Typs besteht, wird nun als 2. bezeichnet. Gleichzeitig ist eine Änderung der Begleitschiffe vorgenommen, indem „Kanzaki Maru“ nur noch als verankertes Depot, „Toyohashi“ und „Rekizan Maru“ als Begleitschiffe der 1. und 2. Abteilung dienen sollen.

Die Vermessungstätigkeit der Fischereikreuzer „Musashi“ und „Hiyei“ erstreckt sich in diesem Jahr vornehmlich auf die Küste von Kamschatka und Sachalin und wird auch auf das angrenzende sibirische Gebiet ausgedehnt werden. Ferner soll beabsichtigt sein, zum Schutz der japanischen Robbenfänger im Behringsmeer gegen amerikanische Kontrolle einen Fischereikreuzer dorthin zu entsenden.

— Schiffsbauten, Werften, technische Versuche. „Satsuma“ hat Anfang Mai mit Probefahrten in der Tokyobucht begonnen. Diese sollen bisher befriedigt haben.

„Ibuki“ hat in Kure mit Maschinenvorproben begonnen. Ende Mai sollten bei gutem Arbeiten der Maschinenanlage die offiziellen Probefahrten beginnen. Von der Armierung waren im Mai erst die beiden schweren Geschütztürme aufgestellt.

„Tango“ hat nach Probefahrten Anfang Mai die Überfahrt von Maizuru nach Yokosuka vollzogen. Nach neueren Nachrichten soll die Fertigstellung indessen nur eine provisorische sein, da die Werft Maizuru sich als noch nicht leistungsfähig genug erwies, um das Schiff völlig zu reparieren. Nun soll die Wiederherstellung des Schiffes von der Werft Yokosuka durchgeführt werden.

Die beiden bei der Mitsubishiwerft in Nagasaki und der Kawasakiwerft in Kobe neu in Bau gegebenen Kreuzer von 5000 Tonnen Deplacement sind die ersten von vier projektierten. Sie sind nach Pressekommentaren für den Dienst unserer kleinen Kreuzer gedacht, nachdem sich die kleineren Schiffe wie „Tatsuta“, „Yayama“ und „Chihaya“ von 900 bis 1250 Tonnen im Kriege und bei schlechtem Wetter als unzureichend für ihre Aufgaben erwiesen haben.

Der in Kobe zu erbauende Kreuzer erhält Curtis-, der in Nagasaki Parsonsturbinen, um spätere Vergleichsfahrten möglich zu machen. Die Fertigstellung soll für 1912 beabsichtigt sein. — Auch für die neuen Linienschiffe hatte man ursprünglich Curtisturbinen, deren Patent u. a. die Kure-Kriegswerft angekauft hat, vorgesehen. Neuere Meldungen aus dem Auslande und vor allem der Umstand, daß selbst die Marine der Vereinigten Staaten Parsonsturbinen verwendet, sollen aber dazu geführt haben, diese Entscheidung einer Nachprüfung zu unterziehen.

Für die Minenabteilung in Yokosuka wurde ein 500 Tonnen großer Minenleger auf der dortigen Werft fertiggestellt, der den Namen „Natsushima Maru“ erhielt.

Für die freiwillige Flotte wurde ein drittes Schiff in Bau gegeben.

Der Entwicklung der Funkentelegraphie ist in den letzten Jahren auch für die Zwecke des allgemeinen Verkehrs lebhaftes Interesse zugewandt worden. Das Netz an funkentelegraphischen Stationen, das die japanische Küste bereits umgibt und der Marine im Kriegsfalle einen ausgezeichneten Nachrichtendienst sichern wird, ist in den letzten Tagen durch eine neue Station unweit Nagasaki vermehrt worden. Die Station in Ryojun hat bereits Verbindung mit den Schiffen in Schanghai erhalten und die Station für den öffentlichen Verkehr nach dem Stillen Ozean, Ochiishi in Hokkaido, die hauptsächlich im Verkehr mit den Dampfern der Toyokisen Kaisha auf deren Fahrt nach Amerika weitergebildet wird, unterhält mit diesen bereits bis zu 1500 sm sicheren Nachrichtenaustausch, während ein Nachrichtenempfang auf den Dampfern gelegentlich schon bis zu 2000 sm stattfand. Da die Strecke Yokohama—Hawaii etwa 3400 sm beträgt und die dortige amerikanische Station 1200 sm Reichweite hat, bleiben die Dampfer auf dieser Route nur noch 2 Tage ohne Nachrichtenverbindung.

Das Stahlwerk in Mororan hat am 5. Mai, wie schon gemeldet, in geringem Umfange den Betrieb eröffnet. Die endgültige Eröffnungsfeier soll im Herbst stattfinden. Der wichtigste und zuerst in Angriff genommene Fabrikationszweig ist die Herstellung großer Geschütze. Das Stahlwerk wird außer in Interessengemeinschaft mit seinen Schöpfern, den englischen Firmen Armstrong und Vickers, in Gemeinschaft mit der Hokkaido Colliery Steamship Company arbeiten.

⚜

Italien. Flottengesetz. Das neue Gesetz betreffend Mehrforderungen für die nächsten sechs Etatsjahre ist am 18. Juni mit 210 gegen 40 Stimmen von der Kammer genehmigt worden. Kein einziger Deputierter, auch keiner von denen, die grundsätzlich Militärforderungen ablehnen, hat bei der Lesung im Plenum Widerspruch gegen die Mehrforderungen erhoben, und selbst als der Marineminister einige weitere Forderungen für die nächsten Jahre in Aussicht stellte, wurden keine Gegenäußerungen in der Kammer laut. Innerhalb weniger Monate hat sich diese Wandlung in der Einschätzung maritimer Rüstungen in der öffentlichen Meinung und der Volksvertretung vollzogen.

Wie die vom Marineminister und vom Finanzminister gewählte Bezeichnung der Vorlage „Abänderung zum Marineetat 1909/10" andeutet, handelt es sich nicht um ein

(Die Beträge sind in Millionen Lire angegeben.)

Etatsjahr	Beträge, die laut Flottengesetz von 1905 zur Verfügung waren bzw. sind	Beträge, bewilligt durch Gesetze betreffend: Gehaltsaufbesserungen, Personalvermehrung usw. und durch Etatserhöhung	Beträge, bewilligt durch Gesetze betreffend: Nachträge zum Etat: für Docks, Schiffsbauten usw.	Beträge, bewilligt durch Gesetze betreffend: Nachträge zum Etat: Vorschußzahlung aus den Neubautenfonds 1914/15 bis 1916/17	Summe der zur Verfügung stehenden Mittel (ohne den Betrag „Kapitalsbewegung")	Steigerung gegen das Flottengesetz von 1905	Im Marineetat enthaltene Summen für Schiffsbauten: laut Flottengesetz von 1905 (Etats-Kapitel 84)	Im Marineetat enthaltene Summen für Schiffsbauten: im ordentlichen Etat (Etats-Kapitel 75)	Im Marineetat enthaltene Summen für Schiffsbauten: nachträglich bewilligt	Im Marineetat enthaltene Summen für Schiffsbauten: Summe (Spalten 8+9+10)	Steigerung gegen 1909/10 unter Zugrundelegung der gesamten 1909/10 zur Verfügung stehenden Summe für Schiffsbauten (Spalte 11) = 52,37	Steigerung gegen 1909/10 ... minus 10 Mill. (vgl. Spalte 10) = 42,37	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1905/06	126	—	—	—	126,0	—	5	22,5	—	27,5	—	—	
1906/07	133	0,1	—	11	144,1	11,1	12	24,1	11*	47,1	—	—	
1907/08	133	1,4	2	11	147,4	14,4	12	22,0	11*	45,0	—	—	
1908/09	134	4,9	5 u. 13,3	10	167,2	33,2	11	32,1	10*	53,1	—	—	
1909/10	134	5,0 u. 14,5†	10	—	163,4	29,6	11	31,37	10	52,37	—	—	† Besondere Etatserhöhung für 1909/10.
1910/11	134	—	—	—	171,1	37,1	11	—	—	60,0	7,63	17,63	Jetzt beschlossene Erweiterung des Flottengesetzes.
1911/12	134	—	—	—	181,1	47,1	11	—	—	70,0	17,63	27,63	
1912/13	134	—	—	—	181,1	47,1	11	—	—	70,0	17,63	27,63	
1913/14	134	—	—	—	191,1	57,1	11	—	—	80,0	27,63	37,63	
1914/15	124*	—	—	—	191,1	67,1	1*	—	—	80,0	37,63*	47,63*	
1915/16	123*	—	—	—	191,1	68,1	—*	—	—	80,0	38,63*	48,63*	
Summe 1910/11 bis 1915/16	783	—	—	—	1106,6	323,6	45	—	—	440,0	146,78	206,78	
1916/17	123*	—	—	—	?	—	—*	—	—	?	—	—	Schlußjahr des Flottengesetzes von 1905.

* Von dem Neubautenfonds des Etats 1914/15 sind 10 Millionen und von dem der Etats 1915/16 und 1916/17 je 11 Millionen Lire bereits vorschußweise verbraucht worden.

neues Flottengesetz, sondern nur um eine Erweiterung desjenigen vom 2. Juli 1905. Sie befaßt sich mit nur 2 Kapiteln, nämlich Kapitel 75, „Material für Schiffsneubauten, Konservierung der vorhandenen Schiffe, Schiffskörper, Maschinen, Waffen an Bord und an Land", und Kapitel 84 „Bau und Erwerb von Schiffen und Material für die Kriegsmarine". Hierdurch ist einerseits den gesetzgebenden Körperschaften die Zustimmung erleichtert, anderseits die Entwicklung der übrigen Etatskapitel — und eine solche muß, wie der Marineminister in der Kammer selbst ankündigte, im Laufe der nächsten Jahre folgen — nicht beschränkt. Das Gesetz bestimmt für die einzelnen 6 Etatsjahre Raten im Gesamtbetrage von 440 Millionen Lire, die erforderlichenfalls in 5 statt in 6 Jahren verbraucht werden können, da die vorschußweise Zahlung einer Jahresrate zuläßig ist.

Vorstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des italienischen Marinebudgets im Laufe der letzten Jahre seit Inkrafttreten des Flottengesetzes vom 2. Juli 1905 sowie die jetzt beschlossene Erweiterung dieses Flottengesetzes.

Durch die neue Vorlage sowie durch die im Laufe der letzten Jahre erlassenen Gesetze betreffend Gehaltsaufbesserungen und infolge der für 1909/10 genehmigten Etatserhöhung um 14,5 Millionen Lire wird die Gesamtsumme der Beträge, die das Flottengesetz von 1905 für die 6 Etatsjahre 1910/11 bis 1915/16 vorsieht (soweit diese nicht schon vorschußweise verbraucht sind), um 323 Millionen vermehrt — vorausgesetzt, daß jene 14,5 Millionen die 6 Jahre hindurch unverändert gezahlt werden. Das ergibt eine durchschnittliche jährliche Steigerung gegen die im Flottengesetz von 1905 vorgesehenen Beträge um 54 Millionen Lire.

Die Ausgabenvermehrung, die allein durch die jetzt beabsichtigte Vergrößerung des Schiffbaufonds entsteht, ist in dem der Vorlage beigefügten Bericht folgendermaßen berechnet:

Es wird davon ausgegangen, daß die — erst am 30. März 1909 nachträglich — für das Etatsjahr 1909/10 um 10 Millionen auf 41 369 720 Lire vermehrte Summe des Kapitels 75 (1907/08 betrug sie 22 Millionen, 1908/09 32 Millionen) die Norm für die Berechnung der Bedürfnisse kommender Jahre sein muß.

Es würden somit in den 6 Jahren zur Verfügung stehen:

aus Kapitel 75 . . . 6 × 41 369 720 =	248 218 320 Lire,
aus Kapitel 84 (laut Flottengesetz von 1905)	45 000 000 "
Summe . . .	293 218 320 Lire.
Der Gesamtbedarf für die 6 Jahre ist aber	440 000 000 "
also beträgt die jetzt geforderte Ausgabenvermehrung	146 781 680 "

Tatsächlich stellt sich die Ausgabenvermehrung durch die Vorlage auf 207 Millionen Lire, also 34 Millionen durchschnittlich jährlich, denn jene erst nachträglich bewilligten 10 Millionen Lire des Etats 1909/10 müssen bei der Berechnung umsomehr außer Betracht bleiben, als die Beträge des Kapitels 75 in früheren Jahren sehr viel geringer waren, als selbst die von 1908/09 und 1909/10.

Die 440 Millionen Lire sind nach dem der Gesetzesvorlage beigefügten Bericht des Marineministers bestimmt für:

1. Vollendung der Bauten und Erwerb des Materials, wie im Gesetz vom 2. Juli 1905 vorgesehen (noch fertigzustellen sind: „San Giorgio", 6 Zerstörer, 15 Hochseetorpedoboote, 6 Unterseeboote).
2. Beendigung der Schiffsneubauten „San Marco", „Dante Alighieri", Linienschiff „B", Kleiner Kreuzer „S", Dockschiff für Unterseeboote, Flußkanonenboot für südamerikanische Station, 2 Lagunenkanonenboote und einige weitere kleinere Fahrzeuge.
3. Neue Schiffbauten: Linienschiffe „C" und „D", 2 Kleine Kreuzer, Torpedo-

und Unterseeboote, zahlreicher als im Gesetz vom 2. Juli 1905 vorgesehen (also mehr als 10 Zerstörer, 15 Hochseetorpedoboote, 7 Unterseeboote).

4. Andere Ausgaben verschiedener Art, die für die Schlagfertigkeit der Flotte und für die Küstenverteidigung dringend nötig sind, nämlich:
   - Einführung vervollkommneter Einrichtungen auf den im Dienst befindlichen Schiffen,
   - Schlepper, Prähme usw. für den Werftbetrieb,
   - Reservemunition und Reservetorpedos,
   - Heizmaterial, sonstiges Verbrauchsmaterial, Bekleidung,
   - Vergrößerung von Magazinen, Verbesserung der Marine-Etablissements,
   - Ein Trockendock in Venedig,
   - Neuanlage und Verstärkung von Küstenverteidigungs-Einrichtungen,
   - Einführung von Erkundungs- und Kommunikationsmitteln modernster Art (Flugapparate) usw.

Wegen der beständigen Fortschritte der Technik und der Preisschwankungen für Material und Arbeit kann eine genaue Verteilung des Geldes für die einzelnen Zwecke auf Jahre hinaus nicht vorgenommen werden.

— Neubauten. Über die im Bau und in Ausrüstung befindlichen sowie die projektierten Schiffe hat sich der Marineminister auf Befragen der Budgetkommission der Deputiertenkammer Mitte Mai folgendermaßen geäußert: »Die Probefahrten der „Napoli" sind sehr zufriedenstellend verlaufen. Die erreichte Höchstgeschwindigkeit beträgt über 22 sm. Nur die 24stündige Dauerprobefahrt steht noch aus. (Diese Dauerfahrt machte das Schiff mit 19 kn Geschwindigkeit, durchschnittlich 16 000 Pferdestärken und befriedigendem Ergebnis am 23. Mai.)

Die Ausrüstungsarbeiten der „Roma" sind der Hauptsache nach beendet. Mitte Juni werden auch die Nebenarbeiten für die artilleristischen, elektrischen und Torpedo-Einrichtungen fertig sein, so daß das Schiff in diesem Sommer (Ende August) zum Geschwader treten kann.

(Am 9. Juni ging das Schiff zu einer Vorprobe der forcierten Fahrt in See, mußte aber wegen Warmlaufens der Lager beider Maschinen unverrichteter Sache in den Hafen zurückkehren. Am 15. Juni wurden die Geschütze angeschossen, was über Erwarten gut verlief. Im Plenum des Parlaments erklärte der Marineminister, daß „Roma" und „Napoli" wegen nachträglichen Einbaues von 3 Panzerkasematten für leichte Geschütze, eines neuen Kommandoturmes und kleiner Türme für die Leiter des Artilleriefeuers sowie vieler sonstiger Änderungen, hauptsächlich auf artilleristischem Gebiete, je 670 000 Lire mehr gekostet hätten, als ihre Schwesterschiffe „Regina Elena" und „Vittorio Emanuele".)

„Pisa" ist nahezu fertig und kann im Juli zum Geschwader treten. Man ist jetzt mit der Abnahme der Maschinen, elektrischen und Torpedo-Einrichtungen usw. beschäftigt. (Das Schiff machte am 15. Juni eine 12stündige forcierte Fahrt; Ergebnis: durchschnittlich 13 348 indizierte Pferdestärken, 21,4 kn mittlere Geschwindigkeit, Kohlenverbrauch: 0,710 kg pro Stunde und Pferdestärke.)

„Amalfi" ist etwa einen Monat hinter „Pisa" zurück. Sobald diese ihre Probefahrten beendet hat, beginnt „Amalfi" die ihrigen. Das Schiff kann im Laufe der Sommermonate zum Geschwader treten.

(Mitte Mai machte „Amalfi" eine 12stündige Probefahrt mit nur 8 ihrer Belleville-Kessel. Ergebnis: durchschnittlich 2447 Pferdestärken, 11 kn mittlere Geschwindigkeit, Kohlenverbrauch pro Stunde und Pferdestärke: 0,806 kg, d. h. 0,144 kg weniger als das kontraktliche Höchstmaß. Bei der 3stündigen forcierten Probefahrt am 25. Mai wurde mit durchschnittlich 20 500 Pferdestärken und 140 Umdrehungen durchschnittlich 23,64 kn erzielt, d. h. 1,14 kn mehr als gefordert war, und bei einer forcierten Fahrt am 16. Juni bis zu 24 kn.)

Über den militärischen und seemännischen Wert dieser Schiffe bestehen keine Zweifel. Sie sind verhältnismäßig klein, aber in jeder Beziehung vorzüglich, stark gepanzert, gut armiert und schnell.

„San Giorgio" ist so weit vorgeschritten, daß kürzlich mit seinen Maschinen eine Probe am Kai vorgenommen werden konnte, die befriedigend verlief. Ende Oktober wird die Aufstellung der Artillerie beendet sein. Das Schiff wird sicher im Laufe dieses Jahres fertig werden.

Die Arbeiten am „San Marco" werden lebhafter betrieben werden, sobald „Roma" ganz fertig ist. Die Artillerie- und Torpedoeinrichtung befindet sich zum Teil in Arbeit, zum Teil auf den Versuchsplätzen. Das Schiff wird 1910 fertig.

Von den Schiffen des Bauprogramms 1905 sind „Regina Elena" und „Vittorio Emanuele" bereits im Geschwader; „Napoli", „Roma", „Pisa", „Amalfi" und „San Giorgio" treten im Laufe dieses Jahres, „San Marco" im nächsten Jahre in die Front. Die Bauzeit betrug bei „Napoli" $5^1/_2$, bei „Roma" 6, bei „Pisa", „Amalfi" und „San Giorgio" $4^1/_2$ Jahre.

(Der Berichterstatter der Budgetkommission bat den Marineminister dringend, in Zukunft die Bauzeit großer Schiffe auf 3 Jahre zu verkürzen und nichts mehr an einmal fertiggestellten Bauplänen zu ändern. Die verspätete Fertigstellung von „Roma" und „Napoli" wird nämlich auf öftere Änderung der Baupläne zurückgeführt. Der Marineminister erklärte, sein Möglichstes tun zu wollen, „Dante Alighieri" in 3 Jahren fertigzustellen. Er hoffe, daß auch bei dem Bau der 3 Schwesterschiffe dieser Zeitraum nicht überschritten würde.)

Für das Linienschiff „A", „Dante Alighieri", liegen 2000 Tonnen Material auf der Werft zu Castellamare bereit. Der Bau soll Anfang Juni beginnen. (Am 6. Juni fand die feierliche Kiellegung statt.) Der Stapellauf wird im August oder September 1910 erfolgen.

Das Linienschiff „B", („Leonardo da Vinci") wird in Spezia gebaut werden, da die Arbeitskräfte der Werft von Castellamare für den gleichzeitigen Bau zweier so großen Schiffe nicht ausreichen. In Spezia wird jetzt hierzu einer der dortigen drei Hellinge verlängert. Voraussichtlich wird Ende 1909 das Schlachtschiff „B" dort auf Stapel gelegt werden können. Auch auf dem Arsenal von Spezia können nicht zwei große Schiffe gleichzeitig gebaut werden. Nach Ablauf des Linienschiffes „A" in Castellamare soll dort ein weiteres Linienschiff auf Stapel gelegt werden.

Nähere Angaben über die Linienschiffe „A" und „B" zu machen, hält der Marineminister jetzt für nicht opportun.

Für den ersten der drei Kleinen Kreuzer sind die Pläne fertig, das Material für den Schiffskörper ist bestellt und wird jetzt geliefert.

Das Schiff erhält 3300 Tonnen Deplacement, 27 sm Geschwindigkeit, Turbinenmaschinen, Naphthaheizung, als Armierung 12,2 und 7,6 cm-SK.; es soll in der ersten Hälfte des Jahres 1911 fertig sein.

Der Bau des Dockschiffes für Unterseeboote soll nächstens an eine Privatfirma vergeben werden.

Der Umbau der „Italia", der bereits 1901 im Parlament besprochen wurde, ist immer noch nicht beendet, da in letzter Zeit dringendere Arbeiten die Kräfte des Arsenals von Spezia in Anspruch nehmen. Im September wird das Schiff voraussichtlich seeklar sein. Da es immer noch $17^1/_2$ Knoten Geschwindigkeit entwickeln kann, soll es im Kriege als Torpedoboots-Stammschiff oder Handelszerstörer dienen.

Die vier bei Ansaldo-Armstrong im Bau befindlichen großen Torpedoboote haben die Namen „Carabiniere", „Fuciliere", „Alpino" und „Pontiere" erhalten.

Das seit 1905 im Bau befindliche Unterseeboot „Tricheco" (Typ „Squalo") lief am 6. Juni im Arsenal von Venedig vom Stapel.

Die auf der Werft Fiat-San Giorgio für die italienische Marine im Bau befindlichen Unterseeboote vom „Foca"-Typ sollen Diesel-Motoren erhalten. Die Versuche, brauchbare Petroleummotoren für Unterseeboote zu bekommen, haben ferner zum Ankauf von Motoren der Firma Sulzer, Winterthur, geführt. Diese gelangen auf Schleppern zur Erprobung.

Durch Königl. Dekret ist der Name des neuen Lagunenkanonenbootes „Malghera" in „Marghera" abgeändert worden.

— Torpedobootstationen. Das Oberkommando der Torpedoboote ist mit den ihm unterstellten Fahrzeugen von Messina nach Brindisi verlegt worden. Der Lago di Varano an der adriatischen Küste soll nach Schaffung eines 3½ m tiefen, 600 m langen Kanals, der ihn mit der See verbinden wird, Torpedobootstation werden.

— Marineteile am Lande. Das Oberkommando des Corpo Reale Equipaggi wird am 1. September von Spezia nach Rom zurückverlegt werden.

— Schulschiffsdivision. Die Schiffsjungenschulschiffe „A. Vespucci", „Fl. Gioja", „Miseno" und „Palinuro" sind für eine dreimonatige Reise zu einer Segelschiffsdivision vereinigt worden.

— Hospitalschiffe. Als Hospitalschiffe im Kriegsfalle, die aber auch bei größeren Unglücksfällen an Küstenplätzen requiriert werden können, sind neuerdings die über 6000 Tonnen großen Dampfer „Europa", „Re d'Italia", „Regina d'Italia" und „Principe di Piemonte" vorgesehen. Jedes dieser Schiffe kann 500 Verwundete aufnehmen. Auch das zugehörige Sanitätsmaterial ist zum Teil fertig, zum Teil wird es bis Anfang 1910 fertiggestellt und in Varignano bei Spezia gelagert werden.

— Desarmierung. Der Kleine Kreuzer „Umbria", der voraussichtlich bald von der Liste gestrichen wird, ist in Spezia desarmiert worden.

— Radiotelephonie. Zwischen Rom und Maddalena ist eine ständige Radiotelephonverbindung eingerichtet worden.

— Schiffe im Ausland. „Vesuvio" ist auf der Heimreise von Ostasien Mitte Juni in Venedig eingetroffen.

„Aretusa" befindet sich seit Mitte Mai im östlichen Mittelmeer; „Piemonte" ist am 25. Mai von dort nach Brindisi zurückgekehrt.

— Havarie. Das Werkstättenschiff „Vulcano" berührte am 17. Juni im leichten Nebel bei Kap Ferro (Nord-Sardinien) einen Felsen und riß sich dabei den Schiffsboden auf. Da die wasserdichten Schotten hielten, gelang es dem Schiff, nach Maddalena zu kommen.

⚜

Rußland. Der Marineetat, der Ende März von der Duma genehmigt war, ist Anfang Juni im Reichsrat zur Verhandlung gekommen. Der Etat wurde auf 85,38 Mill. Rubel (184,4 Mill. Mark) — gegenüber der Regierungsforderung von 88,1 Mill. Rubel und der Bewilligung von 80,878 Mill. Rubel durch die Duma — festgesetzt (vgl. Maiheft 1909). Die außerordentlichen Ausgaben wurden in dem von der Duma genehmigten Betrage von 5,96 Mill. Rubel bewilligt. Wiederhergestellt wurde vom Reichsrat die von der Regierung geforderte Summe von 11,232 Mill. Rubel für Schiffsneubauten, die von der Duma unter Verweigerung der Kredite für den Bau von vier neuen Linienschiffen auf 7,832 Mill. herabgesetzt war. Gestrichen wurde dagegen ein Teil der von der Duma für die Zentralverwaltung bewilligten Mittel. Bei den Verhandlungen im Plenum des Reichsrats, bei denen die Admirale Dubassow und Birilew als Berichterstatter für das Marinebudget auftraten, wurden folgende von der Finanzkommission aufgestellten Wünsche angenommen:

1. Es ist eine strenge Scheidung zwischen den Schiffsbesatzungen und den an Land kommandierten Marineteilen herbeizuführen. Die Zahl der ersteren ist nach den bei den fremden Marinen geltenden Grundsätzen zu regeln; die Zahl der letzteren ist möglichst einzuschränken.

2. Die zur Ausbildung von Spezialisten verwendeten Summen sind zu verringern und produktiver auszunutzen.

3. Wenn es auch wünschenswert ist, in erster Linie russisches Heizmaterial für die Flotte einzuführen, ist der sofortige Ersatz der englischen Kohle durch russische aus ökonomischen Gründen doch noch nicht durchführbar. (Preis für 1 Pud = 18 kg englische Kohle 13 bis 18 Kopeken zu 2,16 Pf., russische Kohle 24 bis 25 Kopeken, russische Briketts 38 Kopeken).

4. An Land untergebrachte Mannschaften der in armierter Reserve befindlichen Schiffe dürfen keine Bordzulagen erhalten.

5. Der auszuarbeitende Flottenbauplan soll eine Reihe von Jahren umfassen.

6. Im Laufe des Baues von Schiffen sind keine Änderungen an den Plänen vorzunehmen.

7. Die projektierten vier Linienschiffe sind so zu bauen, daß sie gleichzeitig fertiggestellt werden.

8. Die Verwaltung der Werften ist zu reorganisieren, und zwar auf kaufmännischer Grundlage.

9. Im Etat für 1910 sind die Ausgaben für die Zentralverwaltung zu kürzen, die zu fordernden Mittel sind ganz auf den Ausbau der Flotte und die Erhaltung ihrer Schlagfertigkeit zu konzentrieren.

Der Marineminister wies darauf hin, daß ein Teil der Forderungen bereits bei den neuesten Reformen Berücksichtigung gefunden habe; gegen die unter 2. angeführte Einschränkung erhob er naturgemäß Bedenken. Für den unverzüglichen Wiederaufbau der Flotte trat vor allem Admiral Birilew in längerer Rede ein.

Um die Festsetzungen der Duma und des Reichsrats in Einklang zu bringen, wurde eine Einigungskommission ernannt.

— Bauprogramm. Das neue Flottenbauprogramm, das auf einen Zeitraum von 10 Jahren berechnet ist, wird nach „Rjetsch" im Laufe des Sommers dem Schiffbaurat unter Vorsitz des Ministerpräsidenten zur Begutachtung vorgelegt.

— Personal. Zum Artillerieoffizierkursus und zum Torpedooffizierkursus wurden je 30 Offiziere (je 20 der Baltischen und je 10 der Schwarzmeer-Flotte), zum Taucherkursus 6 Offiziere (4 der Baltischen, 2 der Schwarzmeer-Flotte) kommandiert.

— Organisation. 1. Zur Organisation der Amur-Flußflottille ist unter dem Vorsitz des Admirals de Livron eine Kommission, bestehend aus Mitgliedern der Marineverwaltung, des Kriegs- und Finanzministeriums sowie der Reichskontrolle, zusammengetreten.

2. Im Anschluß an die Verfügung über die Chefs der Seestreitkräfte vom Jahre 1908 ist bestimmt, daß der Kommandant des Hafens von Wladiwostok nicht mehr dem Festungskommandanten untersteht, sondern dem Chef der Seestreitkräfte im Stillen Ozean direkt untergeordnet ist. Ersterer hat ihm gegenüber nur noch die Rechte des Garnisonältesten.

— Die fertige Flotte. Die Marineteile zur See haben in diesem Jahre bald nach Eröffnung der Schiffahrt eine rührige Tätigkeit entfaltet. Den bereits im Juniheft angeführten Lehrabteilungen folgten in der Aktivierung: am 20. Mai der Minenleger „Wolga", der zur Torpedolehrabteilung trat; am 23. Mai die Lehrabteilung des Kadettenkorps (Kreuzer „Diana", Schulschiffe „Woin", „Wjärny", „Rynda", Kanonenboot „Grossjaschtschi", Segelfahrzeuge „Morjak" und „Sabawa"); am 25. Mai die Taucherlehrabteilung (Schulschiff „Afrika", Torpedoboot „107") und am 29. Mai die Lehrabteilung der Ingenieurschule Kaiser Nikolai I. (Kanonenboot „Chrabry", Schulschiff „Lastotschka", Segelfahrzeug „Metschta", 4 Torpedoboote).

An den Übungen der Schwarzmeer-Flotte nahmen die Linienschiffe „Rostislaw“, „Tri Swjatitelja“, „Panteleimon“, „Ssinop“, „Georgi Pobjedonosjez“, der Kreuzer „Pamjatj Merkurija“, die Torpedo- und Unterseeboote teil.

Der Kreuzer „Kagul“ ist nach mehrjähriger Reparatur fertiggestellt.

— „Woodburn“-Zwischenfall. Am 16. Juni wurde der englische Dampfer „Woodburn“, der sich dem Ankerplatz des russischen Kaisergeschwaders in den finnischen Schären ungeachtet einiger von dem wachhabenden Torpedofahrzeug abgegebenen blinden Schüsse näherte, von diesem und einem zweiten Torpedoboot mit 7,5 cm-SK beschossen. Ein Geschoß traf den Schornstein, durchschlug ein Dampfrohr und verwundete einen Heizer. Der Lotse erklärte, den Kurs aus navigatorischen Rücksichten gewählt zu haben. Der Vorfall verursachte erregte Erörterungen in einem Teil der englischen Presse, scheint aber nach Klarlegung des Sachverhaltes durch den Generalstab der Marine beigelegt zu sein.

— Unfälle. 1. Bei einem Angriffsmanöver gegen ein nachts abgeblendet in den Hafen von Ssewastopol einlaufendes Geschwader stieß das Unterseeboot „Kambala“ (eins der Germania-Boote) infolge eines falsch ausgeführten Ruderkommandos mit dem Linienschiff „Rostislaw“ zusammen und sank sofort auf einer Tiefe von 50 m. Das Boot fuhr in halbgetauchtem Zustande mit 6 sm Fahrt, hatte das Spitzenschiff mit Gegenkurs in nächster Nähe an dessen Backbordseite passiert und wollte nun mit Steuerbordruder abdrehen. Das entsprechende Kommando des allein an Deck befindlichen Kommandanten, das durch Sprachrohr in das Innere des Bootes gegeben wurde, scheint mißverstanden zu sein; jedenfalls drehte das Boot dem zweiten Schiff der Linie vor den Bug und wurde von diesem zerschnitten. Gerettet wurde nur der Kommandant; die gesamte Besatzung, darunter der Chef der Unterseebootsabteilung, ein Offizier, ein Deckoffizier sowie 17 Unteroffiziere und Matrosen kamen um. Man hofft die Teile des Bootes, deren Lage durch Taucher festgestellt ist, zu heben. Mehrere Taucher sind den Anstrengungen des Arbeitens in so großer Tiefe erlegen.

2. Auf dem Torpedoboot „273“ geriet infolge Platzens eines Heizölrohres der Heizraum in Brand. Der Unfall hatte indessen keine erheblichen Folgen.

— Schiffbau. Am 16. Juni fand in St. Petersburg die Kielweihe von vier Linienschiffen statt, und zwar von „Petropawlowsk“ und „Ssewastopol“ auf der Baltischen Werft, von „Poltawa“ und „Gangut“ auf der Neuen Admiralitätswerft. Deplacement 23 000 Tonnen, Länge 180 m, Breite 26,55 m, Tiefgang 8,3 m; Geschwindigkeit 23 kn bei 42 000 Pferdestärken; Parsons-Turbinen; Yarrow-Kessel; Kohlenvorrat 3000 Tonnen. Armierung: zwölf 30,5 cm-K, sechzehn 12 cm-SK, 4 Unterwasser-Torpedorohre. Der Gürtelpanzer soll nach „Nowoje Wremja“ bis 2,4 m unter die Wasserlinie reichen. Die Turbinen für die auf der Admiralitätswerft zu bauenden Schiffe werden von der franko-russischen Werft geliefert, der Panzer für alle Schiffe von den Ijorski-Werken. Die Oberaufsicht beim Bau haben Ingenieure der englischen Firma John Brown. — Nach diesen Mitteilungen wäre die Nachricht von der Aufgabe der Admiralitätswerft unzutreffend (vgl. Juniheft); vielmehr ist eine weitgehende Modernisierung geplant.

Für das Jahr 1909 sollen 14,5 Mill. Rubel auf diese Neubauten verwendet werden.

— Unterseeboote. Im Marineministerium wird die Frage des Ersatzes der Benzinmotoren auf den Unterseebooten durch Petrolmotoren erwogen.

— Stapellauf. Im Mai bzw. Juni auf der Newskiwerft die beiden Eisbrecher „Taimyr“ und „Waigatsch“, die für die geplante Erforschung der Schiffahrtsverhältnisse im nördlichen Eismeer bestimmt sind (vgl. Aprilheft 1908). Mitte Juni auf der Werft von Crighton zu Ochta der Eisbrecher „Ssilatsch“ von 47,2 m Länge, 3 m Tiefgang und 12 sm Geschwindigkeit bei 1000 indizierten Pferdestärken.

— Bekohlung. Die Kohlenfrage ist durch das Marineministerium vorläufig wie folgt entschieden: 1. Russische Kohlen aus dem Dongebiet haben alle Schiffe zu nehmen,

die in kurzen Zwischenräumen, alle 2 bis 3 Wochen, kohlen müssen, und solche, die bei jeder Übernahme nur einen Teil ihrer Vorräte zu ergänzen brauchen, so daß sie ebenfalls alle 2 bis 3 Wochen kohlen können. Diejenigen dieser Schiffe jedoch, auf denen Temperaturerhöhungen mit Rücksicht auf die Lage der Bunker zu den anderen Räumen nicht zulässig sind, haben Cardiffkohlen (für Wasserrohrkessel) oder Newcastlekohlen (für Feuerrohrkessel) zu nehmen. (Die russische Kohle scheint danach in erhöhtem Maße zu Selbstentzündung zu neigen.) 2. Cardiffkohlen oder russische Briketts haben die Torpedofahrzeuge und kaiserlichen Yachten, Newcastlekohlen das Werkstattschiff „Angara" und das Transportschiff „Borgo" zu verwenden.

— Flottenverein. Die Liga zur Erneuerung der Flotte veranstaltet in diesem Sommer Fahrten von Zöglingen mittlerer Lehranstalten auf einem Dreimastschoner mit Hilfsmotor.



Österreich-Ungarn. Geschwader. Die I. und II. Division des Geschwaders lagen vom 29. Mai bis 2. Juni in Fiume und gingen dann nach Lussinpiccolo. Die Schiffe der III. Division traten am 5. Juni die Heimreise von Piraeus an. Am 10. Juni trafen die II. und III. Division und am 17. Juni die I. Division in Pola ein.

— Schulschiff. „Kaiser Franz Josef I." ist als Schulschiff der Marineakademie-Zöglinge in Dienst gestellt und tritt Ende Juni eine Rundreise an, auf der nordafrikanische Häfen besucht werden.

— Neubauten. In Gegenwart des Erzherzog-Thronfolgers läuft am 3. Juli „Radetzki" auf dem Stabilimento Tecnico in Triest vom Stapel.

Im Arsenal von Pola wird an dem Steinunterbau für einen neuen, 160 m langen Stapel gearbeitet.

Die neuen Patrouillenboote „c" und „d" sind in Budapest eingetroffen und in den Verband der Donauflottille aufgenommen.

— Funkspruchstation. Die neue Funkspruch-Großstation in Pola wird demnächst in den Besitz und Betrieb der Marine übergehen. Die Einrichtung ist von der Berliner Firma Telefunken geliefert und hat sich bislang sehr gut bewährt. Es wurden Telegramme mit Norddeich, Paris und Malta ausgetauscht. Sie hat eine etwa 85 m hohe Antenne und ihr Drahtnetz spannt sich über eine Fläche von 30 000 qm aus. Die Einführung des Systems der tönenden Funken ist in Aussicht genommen.

Zwei weitere Großstationen werden jetzt in österreichischen Häfen errichtet, und zwar — nach italienischen Nachrichten — in Cattaro und Sebenico.

— Unterseeboote. Die im Maiheft 1909 auf S. 619 gebrachte Tabelle über die Baudaten der österreich-ungarischen Unterseeboote bedarf in bezug auf die Holland-Boote nach Mitteilung der Firma Whitehead-Fiume einiger Berichtigungen. Die zulässige Tauchtiefe beträgt nicht 32, sondern 60 m; die Geschwindigkeit beträgt untergetaucht 8,5 kn für 3 Stunden (statt 8,27 kn) und die Zeit zum Tauchen nach beendeter Vorbereitung 1/4 Minute (statt 3,5 Minuten). Auch die Preisangabe ist nicht zutreffend, nähere Mitteilungen können hierüber jedoch nicht gemacht werden.

— Flottenverein. Aus dem Jahresbericht des österreichischen Flottenvereins (Präsident: Graf Thun-Hohenstein) geht hervor, daß der Verein mit einer lebhafteren Propaganda begonnen hat und Ende April 1966 Mitglieder zählte. Im verflossenen Jahre sind vierzehn Ortsgruppen neu gebildet.



Dänemark. Marineetat. Durch den Etat für 1909/10 sind für die Marine und die ihr unterstellten Behörden im ganzen bewilligt worden 9 757 019 Mark. Hiervon entfallen auf die Marine allein:

ordentlicher Etat	6 709 740	Mark,
außerordentlicher Etat	414 000	„
Zusammen	7 123 740	Mark.

Für Neubauten sind bewilligt 1 Mill. Mark für die Fertigstellung des Panzerschiffes „Peder Skram" und 373 388 Mark für den Bau eines neuen Minenfahrzeugs. Der außerordentliche Etat enthält u. a. 253 125 Mark für die Beschaffung von Munition für „Peder Skram", 39 375 Mark für die Beschaffung von Seeminen und 16 312 Mark für Kriegsseezeichenmaterial.

Für das Jahr 1908/09 ist ferner ein Nachtragskredit in Höhe von 537 722 Mark bewilligt worden, darunter 49 500 Mark für die Errichtung radiotelegraphischer Stationen und 27 000 Mark für Durchblaseapparate für die Geschütze der Küstenpanzerschiffe „Olfert Fischer" und „Herluf Trolle".

— Geschwader. Das Übungsgeschwader, bestehend aus dem Küstenpanzerschiff „Olfert Fischer", den Kreuzern „Hejmdal", „Hekla", „Gejser" und einer Torpedobootsflottille, tritt für die Zeit vom 1. August bis 30. September unter Kontreadmiral Scheller zusammen.

⚜

Schweden. Marineetat. Der Marineetat für 1909/10 schließt mit einem Gesamtbetrage von 29 205 000 Mark ab. Hiervon entfallen auf:

die Kriegsmarine	22 398 750	Mark,
die Küstenbefestigungen	4 005 000	„
die Handelsmarine	2 182 500	„
das Marinedepartement	618 750	„
Zusammen wie oben	29 205 000	Mark.

Für Neubauten (1 Torpedobootzerstörer, 4 Torpedoboote 1. Klasse sowie Unterseeboote) sind 5 422 500 Mark, für den Umbau älterer Schiffe 225 000 Mark bewilligt. Für die Errichtung einer Torpedowerkstatt in Karlskrona sind 225 000 Mark in den Etat eingestellt.

— Probefahrten. Von den auf der Göteborg-Werft erbauten Torpedobooten „Iris" und „Thetis" hat ersteres bei der forcierten Probefahrt eine Geschwindigkeit von 25,51 kn (Kontrakt: 25 kn) erreicht; „Thetis" mußte die Probefahrten wegen einer Havarie an der Welle und den Schrauben abbrechen.

Torpedobootzerstörer „Sigurd" (Lindholm-Werft) erreichte bei der 3stündigen forcierten Fahrt mit 8481 ind. Pferdestärken bei 406 Umdrehungen eine Geschwindigkeit von 30,56 kn.

Das auf der Bergsund-Werft erbaute Torpedoboot „Astraea" lief bei der Probefahrt 26,44 kn.

— Stapellauf. Torpedobootzerstörer „Vidal" am 9. Juni auf der Kockum-Werft in Malmö.

— Unterseeboot. Das im Februar 1909 auf der Werft Fiat-San Giorgio in Spezia zu Wasser gelassene Unterseeboot „Hvalen" hat nach Pressenachrichten folgende Abmessungen: Deplacement (getaucht) 230 Tonnen, Länge 43 m, Breite 4,3 m, Tiefe 5,2 m. Die Motoren von 340 Pferdestärken sollen dem Boot eine Geschwindigkeit von

15 kn über und 8 kn unter Wasser geben. Die Baudaten entsprechen dem des italienischen Unterseeboots „Foca".

— Geschwader. Das Schulgeschwader, bestehend aus dem Küstenpanzerschiff „Distrigheten" und dem Panzerkreuzer „Fylgia", hat am 21. Mai eine bis Anfang August dauernde Auslandsreise angetreten, in deren Verlauf Portsmouth, Gibraltar, Genua, Algier und Cherbourg angelaufen werden sollen.



Norwegen. Marineetat. Der Etat für 1909/10 ist Mitte Mai in Höhe des Voranschlages (5 943 375 Mark, vgl. Februarheft 1909) genehmigt worden.

— Geschwader. Das für die Zeit vom 1. Juli bis Ende September zusammentretende Übungsgeschwader unter Vizeadmiral Sparre wird aus den Küstenpanzerschiffen „Tordenskiold" und „Norge", dem Torpedofahrzeug „Valkyrien" sowie vier Torpedobooten 1. Klasse und sechs Torpedobooten 2. Klasse bestehen.



Verschiedenes.

Die französischen Unterseebootsmanöver im Mai/Juni 1909.

Die vor kurzem beendeten Manöver der französischen Unterseebonte „Pluviôse", „Ventôse", „Emeraude" und „Opale" übertreffen an Umfang und Kriegsmäßigkeit bei weitem alle bisherigen Übungen und gestatten in ihrem Verlauf bemerkenswerte Schlüsse auf die Kriegsbrauchbarkeit der Waffe, soweit solche überhaupt ohne Erfahrungen des Ernstfalls gezogen werden können.

An den Übungen nahmen teil die Kreuzer und Zerstörer des Nordgeschwaders und die obigen vier Unterseeboote neuesten Typs, von denen „Pluviôse" und „Ventôse" bekanntlich Tauchboote, „Emeraude" und „Opale" reine Unterseeboote sind. Ein wesentlicher Zweck der Manöver war demnach Vergleich beider Typen in ihren kriegerischen Leistungen, an Stelle der früher beabsichtigten schematischen Vergleichsfahrten.

Die Übungen dauerten vom 3. Mai bis 11. Juni, also fast 6 Wochen, und umfaßten drei Abschnitte: Sperrung eines Defilees gegen ein durchmarschierendes feindliches Geschwader, Verteidigung eines Küstenplatzes gegen einen blockierenden Gegner, Blockierung eines feindlichen Hafens.

I. Sperrung der Linie Dover—Calais gegen das von Osten kommende Nordgeschwader vom 3. bis 5. Mai.

Die Übung ist bereits im Juniheft besprochen. Ergänzend sei dazu das Folgende bemerkt: Die Boote verließen Cherbourg am 3. Mai früh, trafen nachts in Dünkirchen ein und begaben sich am 4. Mai morgens in die ihnen zur Bewachung zugewiesenen Sektoren, wo sie aufgetaucht so lange warteten, bis das Nahen des Gegners von einem Zerstörer gemeldet wurde, und dann tauchten. Die Übung unterschied sich nicht viel von früheren Übungen. Der Erfolg war trotz der sonst günstigen Bedingungen mäßig; es kamen nur zwei Boote zum Schuß. Man schließt daraus, daß zur Bewachung der Straße Dover—Calais gegen ein durchmarschierendes Geschwader vier Boote nicht genügen, vielmehr mindestens acht Boote notwendig sind. Unmittelbar nach Beendigung der Übung begaben sich die Boote nach Cherbourg, trafen hier am 5. Mai ein, ruhten 5 Tage und traten am 10. Mai in Begleitung des Küstenpanzerschiffs „Valmy" die Reise nach Lorient an, wo sie, von sehr gutem Wetter begünstigt, am 12. Mai eintrafen.

II. Verteidigung der Quiberon-Stellung gegen dort operierende feindliche Schiffe vom 21. bis 28. Mai.

Als Gefechtsidee war angenommen, daß ein überlegener Gegner gegen die artilleristischen Befestigungen auf der Quiberon-Halbinsel und den vorgelagerten Inseln offensiv vorgeht und nach ihrer Niederkämpfung die Quiberon-Bucht als Operationsbasis benutzt, um Lorient zu blockieren. Der Gegner wurde während der ersten 3 Tage dargestellt durch die Kreuzer „Léon Gambetta", „Friant" und neun Zerstörer, später traten „Marseillaise", „Gueydon" und „Dupetit Thouars" dazu. Die Aufgabe der Unterseeboote war, auf Grund der ihnen von den Semaphorstationen zugehenden Nachrichten den Gegner rücksichtslos anzugreifen, wo sie ihn nur irgend treffen konnten. „Opale", die bereits auf der Überfahrt nach Lorient Maschinenhavarie gehabt hatte, fiel gleich am ersten Tage aus, so daß nur noch drei Boote verfügbar waren. Diese sollen aber ihre Aufgabe glänzend gelöst und den Gegner in 7 Tagen 44 mal auf gute Entfernung und häufig, ohne vorher bemerkt worden zu sein, angegriffen haben. Torpedos wurden nicht lanciert, der Moment des Auftauchens galt als Schuß. Die Schiffe deckten sich bei ihren Operationen, die in

einer Beschießung von Quiberon, der Inseln Belle Ile und St. Croix und in Landungen bestanden, durch die Zerstörer, jedoch meist ohne Erfolg. Als Ankerplatz diente die Reede der Insel Houat, wo die Schiffe hinter einer Schutzsperre lagen. Bei einem Angriff verbog sich an ihr das Unterseeboot „Ventôse" das Periskop. Nach Beendigung der Übungen im der Quiberon-Bucht ruhten die Boote vom 28. Mai bis 5. Juni in Lorient.

III. Blockade von Cherbourg.

Die Manöveridee war: 350 sm Marsch vom Heimathafen (Lorient) nach dem feindlichen Hafen (Cherbourg), 3 tägige ununterbrochene Blockade des feindlichen Hafens, Rückfahrt nach dem Heimathafen, die durch das Ablaufen der Strecke Cherbourg—Dünkirchen—Cherbourg darzustellen war. Bei der Überfahrt von Lorient nach Cherbourg, die in Begleitung von „Valmy" stattfand, versagte wiederum „Opale" infolge Versalzens des Kondensators und konnte an den weiteren Übungen nicht teilnehmen. Die übrigen drei Boote erschienen planmäßig vor Cherbourg und begannen sofort die Blockade. Hierbei war es ihnen untersagt, näher als 2 sm an den Hafeneingang heranzugehen. Der Verkehr mit dem Lande beschränkte sich auf ein jeden Abend abzugebendes Signal über den Zustand der Boote und Besatzungen. Tagsüber fuhren die Boote meist untergetaucht, um den Angriffen der sie verfolgenden Zerstörer zu entgehen. Bei Dunkelheit wurde aufgetaucht und die Nacht zum Laden der Akkumulatoren benutzt. Auch hierbei mußten die Boote, von Zerstörern verfolgt, mehrfach tauchen. Nach den vorliegenden Berichten haben die Boote diese schwere Probe gut bestanden und etwa ein Dutzend Angriffe auf auslaufende Schiffe des Nordgeschwaders ausgeführt. Den Schluß des Manövers bildete der Marsch Cherbourg—Dünkirchen—Cherbourg, den die beiden Tauchboote mit 11 Knoten Fahrt, „Emeraude" mit 9 Knoten ausführten. Beim Einlaufen in Cherbourg lancierte jedes Boot zwei Torpedos als Beweis der vollen Kriegsbrauchbarkeit der Waffe. Die Besatzungen waren stark ermüdet, jedoch angesichts der erfolgreichen Durchführung der gestellten Aufgabe voll kriegerischen Eifers.

Soweit das vorliegende Nachrichtenmaterial ein abschließendes Urteil zuläßt, verdienen die Leistungen der Boote in der Tat glänzend genannt zu werden. Die Fachzeitschrift „Le Yacht" bemerkt hierzu: „Es ist nicht zweifelhaft, daß diese Übungen — die vollständigsten und schwierigsten, die man je Unterseebooten zugemutet hat — die wirkliche Kriegsbrauchbarkeit unserer neuen großen Boote erwiesen haben, nicht nur für die unmittelbare Verteidigung eines Hafens, sondern auch für weitreichende Offensivunternehmungen. Selbstverständlich können Unterseeboote die anderen Schiffstypen nicht ersetzen, aber sie stellen eine neue mächtige Waffe dar, mit der man wird rechnen müssen. Insbesondere haben sich die Tauchboote des Typs „Pluviôse" in jeder Hinsicht vorzüglich bewährt, da sie gut die See halten und die nautischen Eigenschaften des Oberflächenschiffs besitzen, ohne daß ihre Tauchfähigkeit eine schlechtere ist, als die der reinen Unterseeboote. Im übrigen gebührt das Hauptverdienst an dem Erfolg der Übungen dem Personal. Offiziere und Mannschaften haben eine bemerkenswerte physische Widerstandsfähigkeit und technische Durchbildung bewiesen. Sie zeigten bei Durchführung der Aufgabe einen echt französischen Eifer, eine wahre Hingebung, vor der die Unmöglichkeit zurücktrat, die Schwierigkeit schwand. Solche Männer gehören auf diese Schiffe und diese sind dann in guter Hand." Ms.



Nauticus 1909, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen.*)

Mit dem soeben erschienenen Jahrbuch für 1909 tritt Nauticus in das zweite Jahrzehnt seines Wirkens ein. Als vor ungefähr fünf Jahren die deutsche Marine, dem Vorgehen der englischen folgend, ihre Absichten betreffend die Weiterentwicklung der Schiffstypen und der Waffen mit dem Schleier der Geheimhaltung zu umhüllen begann, fehlte es nicht an Stimmen, die damit auch die Tage des Jahrbuches von Nauticus für gezählt hielten. Hätten sie Recht behalten, so wäre eine nicht wieder zu schließende Lücke in die Reihe der Mittel gerissen worden, durch die seit Einbringung des ersten Flottengesetzes mit so hervorragendem Erfolge die Aufklärung des deutschen Volkes über das Wesen der Seeinteressen und die Notwendigkeit einer starken sie schützenden Wehr betrieben worden ist. Entgegen jener Befürchtung ist das Jahrbuch indessen weiter erschienen, und zwar ohne daß sein Wert durch den Fortfall direkter Angaben über geplante Neubauten und Einzelheiten der Waffenentwicklung in der deutschen Marine beeinträchtigt worden wäre. Daß das Werk weiter bestehen konnte und dabei nicht an Wert einbüßte, weder als Aufklärungsmittel für weiteste Laienkreise noch als fachwissenschaftliches Nachschlagebuch für den Seeoffizier und Ingenieur, ist darauf zurückzuführen, daß Nauticus die Entwicklung der fremden Marinen auf das eingehendste verfolgt und im Anschluß an ihre Darstellung Gelegenheit findet, alle wichtigen Fragen der Marine- und Schiffbaupolitik, der Waffenentwicklung und der Personalausbildung zu erörtern, ohne dabei die Absichten der deutschen Marine, soweit ihre Geheimhaltung wünschenswert, der öffentlichen Kenntnis preiszugeben. Weiter aber weiß Nauticus sein Jahrbuch dadurch dauernd auf der Höhe zu halten, daß er stets die Auswahl seiner wirtschaftspolitischen und technischen Themata im Hinblick auf die das öffentliche Interesse am meisten in Anspruch nehmenden aktuellen Vorgänge auf diesen Gebieten trifft, deren sachliche Beleuchtung durch hervorragende Fachmänner jedem willkommen sein muß, der überhaupt an der Entwicklung der Seegeltung des Deutschen Reiches Anteil nimmt.

Den vorstehenden Gesichtspunkten wird auch das Jahrbuch für 1909 in hervorragendem Maße gerecht. Der politisch-militärische Teil bringt sieben Aufsätze: Rückblicke und Ausblicke. — Die deutsche Kriegsmarine 1908/09. — Die fremden Kriegsmarinen. — Personalverhältnisse in den größeren Flotten. — Die Kreuzerfrage. — Der heutige Stand der Luftschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Militärluftschiffahrt. — Das Kauffahrteischiff und seine Ladung im Seekriege.

Die Rückblicke und Ausblicke geben, gestützt auf eine ausgezeichnete Kenntnis der politischen Geschichte, einen sehr willkommenen klaren und knappen Überblick über die politische und wirtschaftliche Entwicklung des vergangenen Jahres. Entgegen der Ansicht einzelner Kritiker des Jahrbuches, die diesen Aufsatz für überflüssig gehalten haben, sind wir von seiner Notwendigkeit überzeugt. Er bietet den Rahmen, innerhalb dessen die marinepolitischen Vorgänge in den verschiedenen Staaten erst recht verständlich werden. Er ist außerdem als Nachschlagewerk für spätere Jahre von hohem Wert. In dieser Hinsicht würden wir die Einfügung einer Anzahl von Daten für die wichtigeren Ereignisse für wünschenswert halten. Sehr angenehm berührt der ruhige, feste Ton gegenüber den maßlosen Angriffen der englischen Presse bei Gelegenheit der Flottenagitation, wenngleich Nauticus den Engländern das — durchaus zu billigende — Urteil nicht ersparen kann, daß die Form dieser Agitation „in ihren extremsten Erscheinungen bisweilen einen geradezu lächerlichen Charakter angenommen hat“.

Daß sich über die deutsche Kriegsmarine trotz aller Geheimhaltung noch vieles sagen läßt, was für den Fachmann wie für den Laien von hohem Interesse ist, zeigt der Artikel über die Entwicklung der deutschen Marine 1908/09. Dieser Aufsatz scheint

*) Elfter Jahrgang. Mit 22 Abbildungstafeln, 46 Skizzen und 1 Kartenbeilage. Berlin, Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 4,50 Mark, in Leinwand 5,50 Mark.

uns ganz besonders gelungen zu sein, wozu die sehr geschickte Anknüpfung an die Flottenpanik in England wesentlich beiträgt. Die Klarheit und Offenheit, mit der an dieser Stelle des Jahrbuches seit einem Jahrzehnt die Ziele des deutschen Flottenbaues unter Angabe zahlreicher Einzelheiten besprochen werden, müßten nicht nur dem Deutschen, sondern auch dem Engländer ein einwandfreies Bild geben. Von diesem Gesichtspunkte würde es vielleicht zweckmäßig sein, den diesjährigen Aufsatz ins Englische zu übersetzen; es bliebe allerdings auch dann noch zweifelhaft, ob er dadurch mehr dazu beitragen würde, den Engländer bei dem ihm oft anhaftenden Mangel an Gründlichkeit und bei seinem Mißtrauen, das ihn selbst hindert, den Ausführungen eines deutschen Ministers unbedingten Glauben zu schenken, zu überzeugen. Der Aufsatz ist voll bemerkenswerter Einzelheiten; hier sei nur auf die Liste der „Dreadnoughts" und „Invincibles" (S. 22), auf die sehr treffende Äußerung betr. den Kräfteausgleich (S. 23/24), auf die Angabe betr. den Nutzeffekt der deutschen Marineausgaben (S. 26), auf die Schilderung der vielseitigen Tätigkeit der Schiffe im Auslande, auf den Ausspruch Mahans (S. 53) und schließlich auf die Armierungsangaben der „Nassau" und des „Blücher" hingewiesen. Die bevorstehende Indienststellung dieser ersten größeren Typen der deutschen Marine und die stets fortschreitende Entwicklung der Schiffstypen gestattet jetzt die Veröffentlichung der Baudaten, die von der Marineverwaltung mit bester Unterstützung der deutschen Presse bisher geheim gehalten wurden.

Der dritte Artikel bringt in gewohnter Sorgfalt und Vollständigkeit den Überblick über die Entwicklung der fremden Kriegsmarinen, der sich als eine Fundgrube von Daten für alle Gebiete des Seekriegswesens erweist. Da besondere Aufsätze über die Entwicklung der Artillerie und des Unterseeboots nicht gebracht werden, so sind die wichtigsten Angaben darüber in dem Artikel über die fremden Marinen mit aufgenommen. Die sachlichen Darlegungen über die Entwicklung der einzelnen Zweige des Seekriegswesens werden in geschickter Weise durch die überaus fesselnd geschriebene Würdigung der Verdienste einzelner Personen, so z. B. Roosevelts, Thomsons u. a., um die Förderung der Seemacht ihrer Länder unterbrochen. Besondere Hervorhebung verdienen der Rückblick auf die Schiffbaupolitik, die Darlegungen über die englische Marinepolitik und die Rüstungsverständigung (S. 67/68) sowie über die mit Hilfe einer Tabelle sehr anschaulich dargestellte Wanderung des Zentrums der englischen Seemachtstellung vom Mittelmeer nach der Nordsee. Neu und recht zweckmäßig ist der Stärkevergleich der Marinen an der Hand der Zahl der Geschütze der verschiedenen Kaliber und die Feststellung des Machtzuwachses der einzelnen Marinen auf derselben Grundlage. Wir entnehmen diesem Aufsatz, daß das Deplacement der Linienschiffe bereits die Höhe von 25 000 bis 26 000 Tonnen erreicht hat.

Eine schätzenswerte Ergänzung des eben erwähnten Artikels bildet der die Personalverhältnisse in den größeren Marinen behandelnde. Er stellt das vorhandene Material in übersichtlicher Weise zusammen, so daß er auch für den Fachmann wertvoll als Nachschlagewerk und als Ergänzung des Aufsatzes „Ausbildungsfragen" im Jahrbuch 1907 ist. Ein etwas mehr kritisch gehaltener Vergleich der Verhältnisse bei den einzelnen Marinen hätte vielleicht den spröden Stoff etwas lebendiger gestaltet.

Besonderes Interesse beansprucht der Aufsatz über die Kreuzerfrage, die durch die von England nach dem ostasiatischen Kriege bewirkte erhebliche Steigerung der Gefechtseigenschaften des Großen Kreuzers in ein neues Stadium getreten ist. Von zweifellos sehr sachkundiger Seite werden hier die Aufgaben der Kreuzer, ihre charakteristischen Eigenschaften und ihre Entwicklung in den letzten Jahrzehnten dargelegt, worauf dann konstatiert wird, daß die Notwendigkeit, ebenbürtige Schiffe zu bauen, die eine gewisse Rolle bei der Typenentscheidung immer gespielt hat, die Oberhand gewinnen mußte über alle die anderen Erwägungen, die vom reinen Kreuzerstandpunkt aus angestellt wurden. So hat auch Deutschland, das von vornherein bestrebt war, die

Kreuzerfrage systematisch und auf Grund taktischer und strategischer Überlegungen zu lösen, und das bezüglich der folgerechten Entwicklung des Kleinen Kreuzers für fast alle anderen Marinen vorbildlich geworden ist, sich entschließen müssen, in der Steigerung der Gefechtskraft des Großen Kreuzers dem kostspieligen Vorgehen Englands zu folgen.

Den Fortschritten der Luftschiffahrt, die die Verwendung der Luftschiffe für Kriegs- und Verkehrszwecke als nahe bevorstehend erkennen lassen, trägt Nauticus durch zwei bemerkenswerte Aufsätze Rechnung: Der heutige Stand der Luftschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Militärluftschiffahrt und — im zweiten Teil des Jahrbuches — Luftschiffbau und Seeschiffbau, dessen Besprechung hier vorweg genommen sei. Beide Artikel zeichnen sich durch die streng sachliche Art der Behandlung des Stoffes aus, davon ausgehend, daß wir uns zur Zeit noch im Anfangsstadium der Entwicklung befinden. Wir glauben uns indessen trotz dieser Feststellung gerade auf Grund der Darlegungen in dem ersten Aufsatz zu dem Schlusse berechtigt, daß gewisse Aussichten vorhanden sind, die praktischen Erfolge auf dem Gebiete der Luftschiffahrt auch für die Zwecke der Marine nutzbar zu machen. Gerade bei dem Küstenwachdienst im Kriege gegenüber Minen- und anderen Operationen wird das Luftschiff ohne Zweifel wertvolle Dienste zu leisten berufen sein. Außerdem glauben wir aus dem zweiten Aufsatz, in dem die Berührungspunkte zwischen Luftschiffbau und Seeschiffbau in meisterhafter Weise klargelegt werden, die logische Schlußfolgerung ziehen zu müssen, daß die Luftschiffahrt eine sehr wesentliche Förderung erfahren wird, sobald die technische Weiterentwicklung von dem Schiffbautechniker übernommen, und sobald die Verwendung des lenkbaren Luftschiffes für Marinezwecke in die Hände des Seeoffiziers und Marineingenieurs gelegt wird. Sie alle werden nur auf einem ihnen im Grunde bekannten Gebiet weiter zu arbeiten haben, wie es auch bei Einführung des Unterseeboots der Fall war.

Ein seit 1905 von Nauticus nicht mehr behandeltes Gebiet, das des Seekriegsrechtes, berührt im Anschluß an die Haager Konferenz 1907 und die Londoner Seerechtskonferenz 1909 der Aufsatz: Das Kauffahrteischiff und seine Ladung im Seekriege. Dieser Artikel zeichnet sich durch außerordentlich klare Gliederung und präzise Fassung des Stoffes aus, die es ermöglicht, die gewünschte Auskunft über diesen oder jenen Punkt leicht zu entnehmen. Er zeigt, ein wie erheblicher Fortschritt auf dem Gebiete des Seekriegsrechtes gegenüber der noch im ostasiatischen Kriege herrschenden Unsicherheit besonders durch die Londoner Konferenz erzielt ist. —

Der zweite, wirtschaftlich-technische Teil bringt folgende acht Aufsätze: Die deutschen Seekabelgesellschaften. — Marokko und seine Beziehungen zur deutschen Volkswirtschaft. — Die deutsche Handelsmarine im Jahre 1908. — Fremde Handelsmarinen im Jahre 1908. — Die Lage der deutschen Hochseefischerei. — Luftschiffbau und Seeschiffbau. — Fortschritte im Schiffsmaschinenbau. — Schwimmdocks und Trockendocks.

Der erste dieser Artikel knüpft an die bevorstehende Schaffung deutscher Kabelverbindungen nach den westafrikanischen Kolonien und nach Südamerika an, um eine weiten Kreisen gewiß sehr erwünschte zusammenhängende Darstellung der Geschichte der deutschen Seekabelunternehmungen zu geben. Es ist besonders interessant, zu verfolgen, ein wie starker Widerstand diesen dauernd von englischer Seite entgegengetreten ist.

In dem gewiß von einem hervorragenden Kenner der marokkanischen Verhältnisse verfaßten Aufsatz über Marokko, der infolge des Abschlusses des deutsch-französischen Marokko-Abkommens besonders zeitgemäß erscheint, finden wir bestätigt, daß sich in jenem Lande dem Deutschen auf fast allen Gebieten des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft reichliche Gelegenheit zur wirtschaftlichen Betätigung bietet, und daß die deutschen wirtschaftlichen Interessen in Marokko trotz der Wirren in den letzten Jahren außerordentlich gewachsen sind.

In umfangreicherer Weise als in den Vorjahren ist die Entwicklung der Handelsmarinen in dem Jahrbuch für 1909 dargestellt, indem auch die Handelsflotten Italiens, Japans, Rußlands, Norwegens und Schwedens berücksichtigt sind. Wir möchten aus dem reichhaltigen Material die Darlegungen über die Subventionspolitik und deren Wirkung hervorheben.

Eine Ergänzung zu dem Artikel über die deutsche Handelsmarine bildet in gewisser Weise der über die Lage der deutschen Hochseefischerei, deren wirtschaftliche und militärische Bedeutung, deren Betriebsformen und -mittel interessante Beleuchtung erfahren. Auch die Verwertung der Fortschritte der Technik — Funkentelegraphie, Hilfsmotoren usw. — ist gebührend berücksichtigt.

Als von besonderem Interesse, nicht nur für den Techniker, sondern gerade auch für den Seeoffizier, möchten wir den Aufsatz über die Fortschritte im Schiffsmaschinenbau bezeichnen. Denn dieser bietet eine hervorragende kritische Zusammenstellung aller Neuerungen auf diesem Gebiete, die es dem Leser erleichtert, den Wert der einzelnen Neuerungen richtig einzuschätzen und auch Nachrichten über Vorgänge in anderen Marinen, z. B. über Probefahrten von Schiffen, zutreffend zu bewerten. Im vorliegenden Aufsatz interessieren in erster Linie die Mitteilungen über die Ölfeuerung, die Verhütung der Rauchbildung, über Dampfüberhitzung und bei den Ausführungen über Turbinen die Besprechung der Probefahrtsresultate der „Invincible"-Klasse und der amerikanischen Scouts.

Der Artikel über Schwimmdocks und Trockendocks schließlich wird allen denen willkommen sein, die sich in der im letzten Jahre — vielfach recht einseitig — erörterten Frage, ob dem Schwimmdock oder dem Trockendock der Vorzug zu geben sei, auf Grund sachlicher Unterlagen ein Urteil zu bilden wünschen. Seine Aufnahme wird daher von dem Seeoffizier ebenso wie von dem Laien freudig begrüßt werden.

Der statistische Teil, der seit Jahren an Zuverlässigkeit von keinem ähnlichen Sammelwerk übertroffen wird, hat auch in diesem Jahre eine weitere Bereicherung durch Hinzufügung einer Anzahl wertvoller Tabellen erfahren. Die Ausstattung des Jahrbuchs mit Bildern und Skizzen aller Art ist wie immer ausgezeichnet.

Nach allem können wir unser Urteil dahin zusammenfassen, daß sich das Jahrbuch von Nauticus für 1909 sowohl an Reichhaltigkeit wie auch an innerem Werte seinen Vorgängern würdig anreiht.

Möge ihm weiteste Verbreitung beschieden sein! .....r.



Die Neuregelung des Geldverkehrs und des Kassenwesens der Schiffe der deutschen Kriegsmarine.

Von Dr. Georg Schramm,
Wirklicher Admiralitätsrat und Vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt.

Das Schiffs-Kassenreglement vom 2. Juli 1885 ist durch Allerhöchste Ordre vom 3. April 1909 mit Wirkung vom 1. Juli aufgehoben und durch eine neue Schiffs-Kassenvorschrift ersetzt worden.

Die bisherige Organisation des Kassenwesens hatte die früheren, einfacheren Verhältnisse des Bordbetriebes zur Voraussetzung und war in diesen Grenzen den Bedürfnissen eines geordneten Geld- und Kassenverkehrs durchaus gerecht geworden. Den durch die komplizierteren Verhältnisse des modernen Schiffsbetriebes gesteigerten Anforderungen konnte das alte Reglement jedoch nicht mehr genügen. Mehr und mehr stellte sich die

Reformbedürftigkeit grundlegender Bestimmungen heraus. Zwei Momente waren es vorzugsweise, welche die enggezogenen Grenzen der alten Vorschrift als hemmende Beschränkungen erscheinen ließen und eine Umgestaltung erforderlich machten.

Das eine Moment lag auf allgemein wirtschaftlichem Gebiet. Der ins Ungemessene angewachsene Geldumsatz des Verkehrslebens und der hierdurch bedingte enorme Bedarf an Zahlungsmitteln drängt auf eine möglichst große Beschränkung des Bargeldverkehrs mit Notwendigkeit hin. Wenn man beispielsweise in dem Geschäftsbericht der Deutschen Bank für das Jahr 1908 liest, daß diese Bank allein in dem genannten Jahre einen Umsatz von 94 Milliarden Mark aufzuweisen hatte, so muß sich wohl in jedem von selbst die Überzeugung befestigen, daß diese riesigen Geldbewegungen, die noch vor wenigen Jahrzehnten in das Gebiet der Fabel verwiesen worden wären, nur durch eine bis ins kleinste bewerkstelligte Ausnutzung der modernen Hilfsmittel des Ausgleichungs-, Giro- und Scheckverfahrens sich durchführen lassen. Im Gegensatze zu anderen Ländern, insbesondere England, ist jedoch diese Überzeugung noch nicht Gemeingut der mittleren und unteren Schichten des deutschen Wirtschaftslebens geworden. Es ist daher eine naturgemäße Aufgabe der Reichs- und Staatsbehörden, nicht nur selbst sich dieser Erleichterungen des Geldverkehrs in weitgehendem Maße zu bedienen, sondern auch dahin zu wirken, daß diese Erkenntnis immer weitere Kreise durchdringt, und zwar umsomehr, als durch diese Maßnahmen auch der Goldbestand unserer Reichsbank geschont und damit unsere finanzielle Rüstung für den Kriegsfall ganz wesentlich verstärkt wird.

Diesem Gedanken suchte die neue Schiffs-Kassenvorschrift sich dienstbar zu machen; zwar hatte schon das alte Reglement die Benutzung des Giro- und Scheckverkehrs vorgesehen, allein dieses Verfahren konnte auf verschiedenen Gebieten noch ganz bedeutend ausgestaltet werden.

Nach der neuen Vorschrift haben sämtliche in Dienst befindlichen Schiffe bei der Reichsbankstelle des Hauptliegehafens ein Girokonto einzurichten; aus dem Giroguthaben erfolgt einmal durch Abhebung mit weißen Schecks die Beschaffung barer Betriebsmittel für das Schiff, zum anderen sollen hieraus, soweit irgend angängig, sämtliche Zahlungen an alle nicht zur Besatzung gehörende Personen bewirkt werden. Zu diesem Zwecke haben die Schiffe ihre ständigen Lieferanten zu veranlassen, sich bei der Reichsbank oder bei einer mit der Reichsbank in Abrechnungsverkehr stehenden Privatbank ein Girokonto eröffnen zu lassen und Bezahlungen durch Anweisung auf das Girokonto bei der Reichsbank mit roten Schecks, die zur Übertragung auf Konten an dem örtlichen oder einem anderen Bankplatz dienen, entgegenzunehmen. Mit Lieferanten, die nur gelegentlich mit dem Schiffe im Geschäftsverkehr stehen und die ein Girokonto bei der Reichsbank nicht besitzen, ist nach Möglichkeit zu vereinbaren, daß die Bezahlung mit weißen Schecks, die für Barabhebungen bestimmt sind, erfolgt.

Dank dem Entgegenkommen des Reichs-Postamts war es weiterhin möglich, auch den gesamten Postanweisungsverkehr der in den heimischen Gewässern befindlichen Schiffe, ohne Unterschied, ob es sich um dienstliche oder private Geldsendungen handelt, ausschließlich auf der Grundlage des Giroverkehrs neu zu regeln. Dadurch wurde nicht nur eine erhebliche weitere Einschränkung des Bargeldverkehrs erreicht, sondern es wurde zugleich ein vielfach in die Erscheinung getretener Übelstand beseitigt, der darin seinen Grund hatte, daß die Geldbeträge bisher den Ordonnanzen zur Verbringung von Bord an Land und umgekehrt ausgehändigt werden mußten. Die Abrechnung zwischen den Schiffen und der Reichspost über die gegenseitig aus dem Postanweisungsverkehr erwachsenden Guthaben ist ferner dadurch vereinfacht worden, daß sie einer einzigen Postanstalt, dem Postamt 1 in Kiel, für sämtliche Schiffe übertragen worden ist. Die für die Schiffe eingehenden Postanweisungen werden für die Folge von der Postanstalt des jeweiligen Stations- oder Aufenthaltsortes unter Beifügung von zwei, nach bestimmten Vorschriften aufzustellenden Verzeichnissen durch die Schiffsordonnanz an Bord gesandt; der Betrag der Postanweisungen wird von der Schiffskasse den Empfängern gegen Quittung in einem der erwähnten Ver-

zeichnisse ausbezahlt; das die Quittung der Empfänger enthaltende Verzeichnis der ausgezahlten Postanweisungen verbleibt dem Schiff, das andere Verzeichnis ist von der Zahlstelle des Schiffes nach Bescheinigung der Auszahlung mit den Postanweisungen der Postanstalt zurückzugeben. Der Schlußbetrag des Verzeichnisses wird von dem Postamt 1 in Kiel auf das Reichsbank-Girokonto des Schiffes überwiesen. Erledigte Postanweisungen, die von den Schiffen infolge Abreise nach außerdeutschen Häfen nicht mehr an eine deutsche Hafenpostanstalt zurückgegeben werden konnten, sind durch Vermittlung des Marine-Postbureaus an das Postamt 1 in Kiel zu senden.

Die Begleichung der von den Schiffen ausgehenden Postanweisungsbeträge im Girowege kann bei jeder Nord- oder Ostseehafen-Postanstalt stattfinden. Die Postanweisungen werden mit einem Verzeichnis bei der Postanstalt eingeliefert; gleichzeitig wird der Postanstalt ein über den Gesamtbetrag lautender, für das Postamt 1 in Kiel bestimmter roter Scheck in Zahlung gegeben. Von der Postanstalt werden die Postanweisungen abgesandt, ohne daß die Gutschrift bei der Reichsbank abgewartet wird.

Wie auf diese Weise im Inlande auf eine möglichste Verringerung des Bargeldverkehrs hingewirkt wurde, so ist eine ähnliche Vereinfachung des Zahlungswesens auch für das Ausland getroffen worden. Schon bisher bestand die Anordnung, daß im Auslande Lieferungen und Leistungen, soweit angängig, mit Wechseln zu bezahlen sind. Durch die neue Kassenvorschrift ist daneben nun auch die Zahlung durch Schecks vorgesehen worden, sofern gegen die Sicherheit der Bank, durch deren Vermittlung die Zahlungen erfolgen sollen, Bedenken nicht bestehen. Das im Wege der Wechselziehung beschaffte Geld bleibt, soweit es nicht an Bord zu nehmen ist, bei der Bank hinterlegt und bildet für die Kassenverwaltung das Guthaben, über das sie durch Schecks verfügen kann.

Wenn die vorstehend skizzierten Neuregelungen der Schiffs-Kassenvorschrift sich vorwiegend auf allgemein wirtschaftlichem Gebiete bewegten, so betrifft die zweite Gruppe der gegenüber dem alten Reglement getroffenen Abänderungen den internen Kassenbetrieb selbst. Auf diesem Gebiete war eine neue Organisation unbedingt geboten. Die Verwaltung der Kasse und die Leitung des Geldverkehrs war bisher einer aus zwei Mitgliedern, einem Offizier und einem Zahlmeister, bestehenden Kassenkommission übertragen. Beide Mitglieder waren für die ordnungsmäßige Abwicklung des weitaus größeren Teiles der Geschäfte des Kassenverkehrs solidarisch verantwortlich; auch der eigentliche Kassendienst oblag beiden Mitgliedern gemeinsam. Damit war dem ersten Kassenkommissionsmitglied eine Tätigkeit zugewiesen, die es neben seinem eigentlichen, sich immer intensiver gestaltenden militärischen Dienst an Bord unmöglich erfüllen konnte. Der ganze Kassenbetrieb mußte naturgemäß unter diesem Widerstreit zwischen den noch zu Recht bestehenden Vorschriften und den Anforderungen der Praxis nicht unerheblich leiden.

Die in dieser Richtung gebotene Vereinfachung des Kassenwesens wurde durch die neue Vorschrift in der Weise erreicht, daß zwar die kommissarische Verwaltung durch zwei Mitglieder, wie seither, beibehalten, die Führung der Kassengeschäfte selbst jedoch grundlegend geändert wurde. Die Kassenbestände wurden geteilt und in eine Haupt- und eine Tageskasse geschieden. Eine gemeinschaftliche Verantwortung der beiden Mitglieder der Kassenverwaltung besteht nur mehr für die Bestände der Hauptkasse, die zur Aufnahme der Betriebsvorschüsse und der überschießenden Bestände der Tageskasse dient und aus der die Bestände der Tageskasse nach Bedarf aufzufüllen, Zahlungen jedoch nur dann ausnahmsweise zu leisten sind, wenn sie eine solche Höhe erreichen, daß sie aus der Tageskasse nicht bestritten werden können.

Alle laufenden Zahlungen sind im übrigen aus der Tageskasse vorzunehmen, die in dem ausschließlichen Gewahrsam und in der alleinigen Verwaltung des Zahlmeisters steht und deren Bestände je nach der Größe der einzelnen Schiffsklassen verschieden hoch bemessen sind. Auch alle eingehenden Gelder mit Ausnahme der Betriebsvorschüsse fließen zunächst zur Tageskasse. Sobald durch die eingehenden Geldbeträge oder geldwerten Papiere die festgesetzte Höchstgrenze der Tageskasse überschritten wird, sind die überschießenden Bestände in die Hauptkasse abzuführen.

Das erste Mitglied der Kassenverwaltung ist von allen kassentechnischen Verrichtungen befreit und auf eine mehr kontrollierende Tätigkeit beschränkt worden; es hat die Prüfung des Bestandes der Tageskasse am Tage des Kassenabschlusses mit wahrzunehmen, den Schriftwechsel in Geldbeschaffungsangelegenheiten (Anträge auf Überweisung von Betriebsvorschüssen, Ausstellung von Wechseln und Schecks) mit zu vollziehen und solche Schreiben im Entwurf mit zu zeichnen, für welche ausnahmsweise die Vollziehung durch den Kommandanten vorgeschrieben ist. Die mit der Erledigung der eigentlichen Kassengeschäfte verbundenen Arbeiten sind dem Zahlmeister allein übertragen worden; er ist für die Aufbewahrung der Wechsel- und Scheckformulare, der Kassenbücher und Belege und der ihre Richtigkeit nachweisenden Schriftstücke sowie für die Richtigkeit und Zulässigkeit der Zahlungen allein verantwortlich; er hat alle Zahlungen mit Ausnahme der Löhnungszahlungen allein vorzunehmen, über alle eingehenden Geldbeträge und geldwerten Papiere zu quittieren, den gesamten Schriftwechsel in Kassenangelegenheiten, soweit nicht für einige Ausnahmefälle die Mitwirkung des Kommandanten und des ersten Mitgliedes der Kassenverwaltung vorgesehen ist, selbständig zu erledigen; er ist bei Geldbeschaffungen im Ausland für die Auswahl der günstigsten Bezugsquelle allein verantwortlich und kann unter besonderen Verhältnissen mit Ermächtigung des Kommandanten im Auslande die Vollziehung von Schecks selbständig vornehmen.

Die Umgestaltung des Kassenbetriebes durch Einführung einer Haupt- und einer Tageskasse hatte eine Reihe weiterer formaler Änderungen der Bestimmungen des bisherigen Reglements zur Folge, insbesondere mußte eine andere Einrichtung des Kassenbuches und des Kassenabschlusses vorgesehen werden.

Außer dieser grundlegenden Neuorganisation sind fast sämtliche Bestimmungen des alten Reglements nach den während seiner 24jährigen Geltung gesammelten Erfahrungen umgearbeitet worden. Eine Aufzählung aller dieser Einzelheiten würde den Rahmen dieser Darstellung überschreiten; es sei hier nur auf die Vereinfachung der Bestimmungen über Zahlungen an Löhnungsempfänger an Bord und die Erweiterung der Bestimmungen über die Heimat- und Familienzahlungen durch den Postanweisungsverkehr im Inland bezug genommen. Zur leichteren Handhabung der neuen Vorschrift sind die in dem alten Reglement vielfach enthaltenen Verweisungen auf die Bestimmungen des Land-Kassenreglements vermieden und die einschlägigen Vorschriften nach Anpassung an die Bordverhältnisse in die Schiffs-Kassenvorschrift selbst aufgenommen worden. Als neue Anlagen sind die Bestimmungen über die Handhabung des Giroverkehrs, über das Kontenausgleichungsverfahren der Marinekassen und die neu durchgearbeiteten Vorschriften über das Portowesen und über die gebührenfreie Beförderung von Telegrammen hinzugekommen. Außerdem ist eine Anleitung über die Beschaffung und Begebung von Wechseln der deutschen Kriegschiffe im Auslande beigefügt worden; diese Anleitung will keine erschöpfende Darstellung der rechtlichen Erfordernisse und der wirtschaftlichen Bedeutung des Wechsels geben, sondern soll den Mitgliedern der Kassenverwaltung nur einen Anhalt über die Art der Wechselziehung im Auslande und über die hierbei zu beachtenden Gesichtspunkte in gemeinverständlicher Form darbieten. In einem Anhange ist der Abdruck des Scheckgesetzes vom 11. März 1908, der Bekanntmachung über die Vorlegungsfristen für Auslandsschecks vom 19. März 1908 und der bis jetzt erschienenen Bekanntmachungen über die Abrechnungsstellen im Scheckverkehr beigegeben worden.

Wenn nun auch wohl zu erwarten steht, daß die neue Vorschrift nach den bei der praktischen Handhabung sich bildenden Bedürfnissen noch verschiedentlich einer Ausfeilung in Einzelheiten zu unterziehen sein wird, so darf anderseits doch angenommen werden, daß mit den grundlegenden Bestimmungen der Vorschrift der richtige Weg für eine sachgemäße Organisation des Geldverkehrs und des Kassenwesens an Bord beschritten worden ist, und daß die neue Schiffs-Kassenvorschrift den Anforderungen des modernen Verkehrslebens wie auch den Bedürfnissen des Kassenbetriebes an Bord gerecht werden wird.



Deutsche Marine-Expedition 1907/09.

Zwölfter Bericht. Ende Januar bis Mitte März 1909.

Das Expeditionslager verblieb in Lamasong, wo der Ende Dezember angelegte Garten bereits reichlich Salat, Spinat, Mais und Schlangenbohnen von ungeheuerlicher Länge hervorbringt. Süßkartoffeln, Karotten, Gurken, Tomaten und Eierfrüchte stehen in kurzer Zeit zu erwarten.

Herr Walden war während der ganzen Zeit in Tabor (Gardner- und Fisher-Insel) und befindet sich jetzt (Mitte März) in Kävieng, um von dort aus die Siedlungen des ganzen Nordbezirkes bis nach Lamasong herunter genauer festzulegen.

Herr und Frau Krämer waren zwei Wochen in dem nördlich von Lamasong gelegenen, noch fast völlig unbekannten Amba, wo das Vorhandensein von ule ähnlichen Figuren auf den Regenzauberplätzen entdeckt wurde, deren Erwerbung und genaue Bestimmung gelang. Ebenso glückte die Erklärung von zahlreichen, zufällig noch von einem Totenfest her übrigen malanggan-Schnitzwerken.

Beim Abschluß der dortigen Arbeiten kam ein Brief des Kaiserlichen Gouverneurs Dr. Hahl, daß der „Seestern" am folgenden Morgen vor Lamasong eintreffen werde, da S. M. S. „Planet" am Kommen verhindert sei. Rasch wurde alles geordnet, und am 27. Februar früh fuhren Herr und Frau Krämer an Bord des „Seestern", der sie innerhalb 36 Stunden nach Simpsonhafen brachte und von dort nach 24 stündigem Aufenthalt nach Ulaputur an der Westküste von Neu-Mecklenburg, gegenüber Namatanai. Es war beabsichtigt, die Westküste zu Fuß bis Lemau hinauf zu wandern und von dort aus nach Überschreitung des Gebirges Lamasong wieder zu erreichen. Trotz Warnung wurde an dem Plane festgehalten, da ein Abwarten bei der geringen noch zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr möglich war. Schon die erste Strecke zwischen Ulaputur und Laburr, die wegen der schroffen Küstenpartien im Boot zurückgelegt wurde, hätte sich beinahe als verhängnisvoll erwiesen, da das Fahrzeug nachts bei einer Regenböe aus Nordwest auf dem Riff festkam und nur mit äußerster Mühe wieder flott gemacht werden konnte.

Hatte der zweite Marschtag schon unter dem Zeichen der Feuchtigkeit gestanden und war die Nachtruhe in den elenden Hütten von Gôgola, wo die Ratten die Schläfer auch im Moskitonetz nicht schonten, schon eine recht kümmerliche gewesen, so übertraf der neunstündige Marsch von Mäsi nach Lemau die schlimmsten Erwartungen. An 60, meist brückenlose Wasserarme waren zu passieren, darunter mehrere bis zu 20 m breite und achseltiefe Flüsse; unzählige Sumpfstellen und Wasserpfützen vom Regen der vorhergehenden Tage erschwerten das Fortkommen, und als neue Regenmassen vom Himmel sich ergossen, verwandelten sich die Wege in reißende Bäche, so daß man oft länger als eine Stunde aus dem Wasser nicht heraus kam. Auch die Übersteigung des 700 m hohen Gebirgskammes war endlich recht feucht und beschwerlich. Aber diese Strapazen waren nicht umsonst gewesen. Es wurde zuverlässiges und wertvolles Material über die Verwendung der „Wurzeltische" (a kamba) gewonnen. Zu deren Herstellung werden Waldbäume von zwei bis drei Fuß Dicke 2 bis 3 m über dem Boden gekappt, dann die Stümpfe mit dem Wurzelwerk aus dem Boden gehoben und unter bestimmten Feierlichkeiten nach dem Dorfplatz getragen, wo sie in Löcher mit dem Stiel nach unten eingelassen werden. Dann findet Reinigung und Beschnitzung des Stammes mit Figuren (meist Haifischen) statt. Auf dem schirmähnlich oder vielmehr gleich einem runden Tisch sich ausbreitenden Wurzelwerk legt man Schweine und Taro in Masse aus als Ehrenschmaus für den Toten, zu dessen Gedenken der Kambabaum, der Wurzeltisch, gesetzt wurde.

Haifischfang wird viel in den besuchten Gegenden geübt. Wir sahen ein Boot mit 9 bis zu 2 m langen Tieren zurückkehren, zwei Mann in einem kleinen, fast zum Sinken vollen Auslegerboot. Wie sehr die Eingeborenen dabei von animistischen Vor-

stellungen geleitet sind, geht daraus hervor, daß kein Fischer in See geht, ohne die Knochen von nahen Anverwandten mit sich zu führen. Denn die Geister der Verstorbenen, so glauben sie bestimmt, führen ihnen die Haie in die Schlinge, in die sie nach Anlocken durch Rasseln mit stinkendem Fischköder hineingelockt werden. Sitzt der Hai fest in der Schlinge, so schlägt ihn der kühne Fischer mit einem Holzklöppel tot. Daß Unglücksfälle dabei vorkommen, zeigte eine ule-Figur in dem großen Dorfe Lambu, die zum Gedächtnis an einen beim Haifang umgekommenen Mann angefertigt worden war. Der Geist dieses Mannes erschien einem seiner Verwandten nachts im Schlaf, und als dieser dem Schatten nach dem Strande folgte, sah er den zerfleischten Körper des Verunglückten dort auf einer Koralle sitzen. Darauf schnitzte er die ule-Figur ihm zum Gedenken. Also die Wurzeltische, die Kambabäume im Süden, die wunderbaren malanggan-Schnitzwerke im Norden und die ule-Figuren im Zentralbergmassiv von Neu-Mecklenburg erfüllen alle den einen Zweck, die Ehrung der Toten unter bestimmten Feierlichkeiten und Schmausereien.

Die Arbeiten der Expeditionsmitglieder werden die vielen Abstufungen und Schattierungen der so eigenartigen Totenfestlichkeiten beleuchten.

Dr. Schlaginhaufen befand sich während der Berichtszeit im Nordteil der Insel und hat dort einige 100 Körpermessungen ausgeführt.

Mit der täglich erwarteten „Sumatra“ wird er wieder nach Muliama zurückkehren, um den ganzen Südteil der Insel noch einmal zu durchwandern und vor allem die Siedlungen genauer festzulegen. Im Laufe des Sommers werden dann die Expeditionsmitglieder einzeln je nach dem Fortgang ihrer Arbeiten nach Deutschland zurückkehren oder Neu-Mecklenburg verlassen.

Lamasong, den 15. März 1909.



Zeitschriftenschau.

The Estimation of Naval and Sea-Power Standards.

Als „Plea for a Figure of Merit Formula" veröffentlichte Mr. A. Wharton Metcalfe im Juniheft des „United Service Magazine" einen Artikel, in dem er eine „Figure of Merit Formula" entwickelt, die im Gegensatz zum „two-Power plus 10 per cent Standard" nicht nur die rein militärischen, sondern auch maritim-wirtschaftliche Vergleichsgrößen berücksichtigt. Einleitend unterzieht er in dem oben angedeuteten Sinne den Begriff des two-Power Standard einer Kritik. Er umfasse ein zu eng begrenztes Gebiet und lasse stets Zweifel darüber, in welcher Einheit die erforderliche Flottenstärke zu bemessen sei. Um bessere Grundlagen für seine Formel zu finden, untersucht er, sich an Mahans Auffassung anlehnend, die Elemente der Seemacht im allgemeinen. Dabei unterscheidet er zwischen Naval Power und Sea Power; nach seiner Erklärung etwa reine Kontinentalmacht mit Seeküste unter den Begriff Naval Power fallend, und als Sea Power entweder eine insulare Macht mit oder ohne Überseebesitz, oder eine Kontinentalmacht mit Überseebesitz, also Kolonien und militärischen Stützpunkten. Die Flotte einer Sea Power müsse außer den beiden notwendigen Eigenschaften für diejenige einer Naval Power, 1. Kampfkraft und 2. Seeausdauer, noch größere strategische Bewegungsfreiheit durch Vorhandensein aller Lebensbedingungen auf weiten Seegebieten besitzen. Dann untersucht er, ins Einzelne gehend, die Grundbedingungen der Seegeltung und findet als Hauptfaktoren drei essentials of Sea Power: 1. Seehandel und Schiffahrtsmöglichkeit (x: ausgedrückt in Gesamthandel in Millionen £, ein- und ausklarierter Tonnage), 2. Handels- und Kriegsmarine (y: in Gesamttonnage und Geschoßgewicht [metal dischargeable]), 3. überseeische Wirtschaftsgebiete und Kolonien (z: in Exportmenge in Millionen £ und Geschoßgewicht der Küstenbatterien); ferner noch: Inhalt des als maritime Operationsbasis dienenden Landes in Quadratmeilen (a), Länge der Seeküsten in Landmeilen (l), Zahl des für den Seedienst verwendbaren Personals (n), schließlich noch als Multiplikatoren: E (ultimate efficiency) allgemeine, unwägbare, teils personelle Vorbedingungen $< 0{,}85$, E_1 Möglichkeit der Brennstoffversorgung $< 0{,}90$ und $m_1 = \frac{l}{a}$: Koeffizient für Seefahrtsmöglichkeit, $m_2 = \frac{n}{l}$: Koeffizient des Personals ($\frac{n}{a} = m_1 \times m_2$). Aus allen diesen Faktoren setzt der Verfasser nun als Sea Power Figure of Merit folgende Formel zusammen:

$(x + y + z)\,\frac{n}{a} \times E \times E_1$, also die essentials of Sea Power multipliziert mit den drei Multiplikatoren. Aus der Höhe der sich für England aus dieser Formel ergebenden Werte schließt der Verfasser, daß die nach dem two-Power plus 10 per cent Standard berechnete Stärke der englischen Flotte den tatsächlichen Bedürfnissen des Landes nicht genüge.

Bei den mannigfachen begrifflichen Unsicherheiten des two-Power Standard, die gerade in letzter Zeit infolge verschiedener Auffassungen zu erheblichen Meinungsdifferenzen und Erregungen im politischen Leben Englands geführt haben und zu agitatorischen Zwecken mehr als einmal mißbraucht worden sind, ist das Streben nach einer sicheren Grundlage zweifellos verständlich. Auch die Absicht des Verfassers, alle Elemente der Seegeltung in der Formel zu berücksichtigen, ist im Interesse größerer Klarheit lobenswert. Ob es ihm aber gelungen ist, mit den teils sehr beliebig gewählte und im einzelnen anfechtbare Werte, teils geschätzte Größen enthaltenden Faktoren ein,

wie er zu glauben scheint, einwandfreies Resultat gefunden zu haben, ist recht zweifelhaft. Zum Schluß erwähnt er, daß sich drei Arten von Kritikern mit seinen Ausführungen beschäftigen würden: 1. solche, die der alt konservativen Richtung angehören und am two-Power Standard festhalten, 2. solche, die eine leicht faßbare, einfache Bestimmung der komplizierten Formel vorziehen, und 3. solche, die der Ansicht sind, daß die Lösung durch eine Formel akademisch und daher unpraktisch sei. Wir möchten uns zu den letzteren rechnen.



„1912? Armate la marina".

betitelt sich eine anonyme, Anfang Juni, kurz vor den Kammerverhandlungen über das Marinebudget erschienene Broschüre, die im Hinblick auf das österreichische Programm zu sofortiger maritimer Rüstung auffordert. Sie erregte in Italien großes Aufsehen, und zwar umsomehr, als ihr Erscheinen wochenlang voraus angekündigt war und dabei ihre Autorschaft einen hervorragenden italienischen Staatsmann, der früher Marineminister gewesen sei, zugeschrieben wurde. Der Schleier der Anonymität des Verfassers, der sich in der Vorrede selbst als ehemaliger Marineoffizier bezeichnet, der lange Zeit der italienischen Marine angehört habe, ist indessen trotz aller Bemühungen bislang nicht gelüftet worden.

Das ganz von irredentistischem Geist beseelte erste Kapitel des Buches soll hier nicht besprochen werden.

Das II. Kapitel behandelt den voraussichtlichen Kriegsschauplatz, die Adria und ihre Küsten. Als einzigen Flottenstützpunkt hat Italien an seiner 500 Seemeilen langen Adriaküste nur Venedig, und dieser ist zur Zeit wenig brauchbar, da er schlecht ausgerüstet und seine Zugänge nicht tief genug sind. Bari, Barletta, Ancona und selbst Brindisi kommen wegen zu geringer Wassertiefen und aus anderen Gründen als Flottenstützpunkte nicht in Betracht. Österreich arbeitet angestrengt an der Verbesserung seiner Küstenverteidigung. Die österreichischen Offiziere kennen die italienischen Küsten, aber die italienischen Offiziere nicht die österreichischen. In Zukunft muß ein erheblicher Teil der italienischen Flotte kriegsbereit andauernd in der Adria stationiert werden.

Es folgt nun die Besprechung der italienischen und österreichischen Seestreitkräfte. Die italienische Flotte, die vor 20 Jahren direkt hinter der englischen und französischen rangierte, ist seitdem tief gesunken und wird 1912 zu denen der kleinen Seemächte wie Holland und Spanien zählen.

Das Stärkeverhältnis der österreichischen Flotte zu derjenigen Italiens war 1893 $^1/_3 : 1$ und 1907 $^2/_3 : 1$ und wird 1910 $^4/_5 : 1$ und 1912 sogar $1 : ^4/_5$ sein.

Die Hauptursache der Schwäche der italienischen Flotte ist die zu große Anzahl und die schlechte Organisation der Arsenale sowie das Vorhandensein von zu viel altem Schiffsmaterial. Beide verschlingen unverhältnismäßig große Beträge der für die Marine ausgeworfenen Gelder. Es müssen daher einige Arsenale unterdrückt, die übrigen reorganisiert und alle nicht mehr wirklich brauchbaren Schiffe gestrichen werden.

Vergleicht man den Schiffsbestand der österreichischen Flotte mit dem der italienischen, so ergeben sich für erstere 14 Schlachtschiffe (unter Anrechnung der drei kleinen 1895/96 gebauten Schiffe vom Monarch-Typ und der 1910 zum Teil noch im Bau befindlichen drei Schiffe des Radetzki-Typs. Red.) und für letztere deren 15 (unter Weglassung der drei Schiffe des Sardegna-Typs). An kleinen Kreuzern und sonstigen Schiffen sind beide Flotten gleich. Österreich hat weniger Zerstörer, aber mehr Hochseetorpedoboote als Italien. Die österreichischen Schlachtschiffe sind besser gepanzert, die italienischen etwas schneller. Schlußfolgerung: 1910 sind beide Flotten an Stärke einander ungefähr gleich. 1912 hat aber Österreich drei 20 000-Tonnen Schiffe mit dreißig 30,5 cm-K., drei kleine Kreuzer und zwölf Zerstörer, Italien dagegen nur zwei 18 200 Tonnen-Schiffe mehr als jetzt.

Zu ungunsten Italiens kommt ferner hinzu, daß keines seiner Schlachtschiffe einem ausgesprochenen Typ angehört. Es sind sämtlich Schiffe gemischten Typs, die an Armierung und Panzerung den gleichaltrigen Linienschiffen anderer Nationen und an Schnelligkeit den gleichaltrigen Panzerkreuzern derselben Staaten erheblich unterlegen sind. Zu solchen Bauten, bei denen Linienschiffs- und Panzerkreuzertyp vermischt sind, zwang einerseits die finanzielle Lage, anderseits sind sie ein Ergebnis der übermäßigen Bewertung, die der Schnelligkeit für Schlachtschiffe in Italien bislang zuteil wurde. Deutschland hat sich in seinem bewunderungswürdig klaren Schiffbauprogramm streng an das Prinzip gehalten, nur drei ausgesprochene Typen, Linienschiffe, Panzerkreuzer und geschützte Kreuzer, zu bauen. Hätte Italien das auch getan, so hätte es jetzt zwar etwas langsamere, aber besser armierte und gepanzerte sowie erheblich billigere Schlachtschiffe. Das wird an einem Vergleich der „Braunschweig" mit der „Regina Elena" gezeigt. Bei den jetzt auf Stapel zu legenden 18 000 Tonnen-Schiffen darf der beabsichtigte Zwittertyp mit 23 cm Gürtelpanzerung und 23 kn Geschwindigkeit nicht wieder angewandt werden. An dem Beispiel der modernen Linienschiffe und Panzerkreuzer anderer Nationen wird gezeigt, wie teuer mit Hinsicht auf außerordentliche Schwächung der Panzerung der geringe Geschwindigkeitsüberschuß von 2 kn für die italienischen Schiffe erkauft ist und wie sie anderseits den Panzerkreuzern anderer Staaten an Geschwindigkeit und sogar an Panzerung unterlegen sein würden.

Aus den Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges haben die Autoritäten aller Nationen den Schluß gezogen, daß als Kampfeinheit in der Schlacht nur das große, stark armierte, mächtig gepanzerte Linienschiff mit angemessener Geschwindigkeit in Betracht kommt. Es sind also anstatt Schiffe des Zwittertyps eigentliche Linienschiffe zu bauen, ohne Kompromisse und ohne gefährliche Versuche, wie z. B. die Aufstellung von drei Geschützen in einem Turm. Italien ist für solche Versuche nicht reich genug.

Während Österreich jetzt drei Linienschiffe 1. Klasse fertigstellt und 1912 deren weitere vier haben wird, haben wir 1912 wahrscheinlich nur zwei 18 000 Tonnen-Schiffe vom Zwittertyp.

Der Verfasser sucht dann nachzuweisen, daß bei Linienschiffen der geringe Geschwindigkeitsüberschuß von 1 bis 2 kn gegenüber der Geschwindigkeit fremder Linienschiffe nicht ins Gewicht fällt und außerdem viel zu teuer durch Schwächung der Armierung und Panzerung erkauft wird (19 bis 20 kn genügen). Der Grundsatz, daß im Seekriege die schnellere Flotte siegen wird, da sie die Gefechtsdistanz vorschreiben könne, hat sich überlebt und hat für die Anhänger der taktischen Offensive nur den Wert einer Phrase. In der Seeschlacht siegt nicht die schnellere, sondern die am besten manövrierende und am besten schießende Flotte.

Für Panzerkreuzer, deren Aufgabe hauptsächlich außerhalb des Schlachtfeldes liegt, ist hohe Geschwindigkeit, 27 bis 28 kn, das Haupterfordernis; Armierung und Panzerung treten hiergegen zurück.

Bei der nun folgenden Besprechung des Schiffbauprogramms der verschiedenen Staaten bemerkt der Verfasser, daß in Frankreich und Deutschland mit England und in den Vereinigten Staaten von Amerika mit Japan um die Wette gerüstet wird.

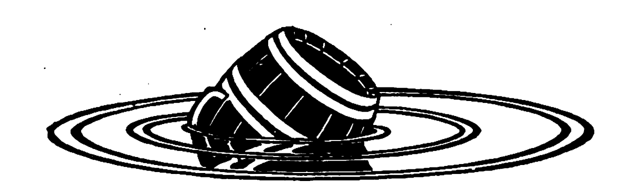
Italien hat kein ausgesprochenes Flottenprogramm, und da immer nur kleine Beträge für Schiffsneubauten bewilligt werden, so werden diese mit phänomenaler Langsamkeit fertiggestellt. Die Marineminister haben bislang dem Lande nicht klar und deutlich gesagt, wieviel Schiffe der verschiedenen Typen die Marine braucht, diesem oder jenem möglichen oder wahrscheinlichen Feinde zu begegnen. Aus dieser gefährlichen Lage müssen wir schleunigst heraus, und unser Flottenprogramm muß lauten: Wenigstens doppelt so stark zur See sein wie Österreich.

Bei dem italienischen Marinepersonal, das über jedes Lob erhaben ist, insbesondere bei den Offizieren vermißt der Verfasser den Berufsenthusiasmus, was er mit unglücklichen Zuständen der Karriere und dem in den Offizieren lebendigen Bewußtsein von der Inferiorität der italienischen Flotte erklärt.

Das Unterpersonal muß von 28 500 Köpfen, die es jetzt zählt, auf 36 000 vermehrt werden; und damit nicht — wie im März dieses Jahres — die älteren Jahrgänge aus Etatsrücksichten vorzeitig entlassen werden müssen und daher die Schiffsbesatzungen monatelang unvollständig sind, sind größere Beträge für das Unterpersonal im Etat vorzusehen. Die jetzt bestehende Schwierigkeit, Kapitulanten zu bekommen, wird aufhören, sobald mehr Geld für sie vorhanden ist und einige Verbesserungen für ihre Laufbahnen eingeführt werden.

Weiter folgen Vorschläge zur Verstärkung und Reorganisation der Marine. Innerhalb dreier Jahre mit einem Kostenaufwand von 488 Millionen Lire zu bauen sind: 1. Vier Linienschiffe mit 30 cm Panzerung für Wasserlinie, Kommandoturm und schwere Geschütztürme, sowie 20 kn Geschwindigkeit, und zwar zwei dieser Schiffe zu 20 000 Tonnen armiert mit zehn 30,5 cm-K (davon drei in der Längsachse, zwei seitlich), zwölf 15,2 cm-SK und zwölf 10 cm-SK, die beiden anderen Schiffe zu 21 000 Tonnen, armiert mit acht 34,3 cm-K und zwanzig 15,2 cm-SK. 2. Vier Panzerkreuzer von je 18 000 bis 19 000 Tonnen mit 20 cm Gürtelpanzer, 26 bis 28 kn Geschwindigkeit, acht 30,5 cm-K und vierundzwanzig 10 cm-SK. 3. Vier geschützte Kreuzer von je 4000 bis 5000 Tonnen mit 28 kn Geschwindigkeit und zwanzig 10 cm-SK. 4. Achtzehn Zerstörer von je 600 bis 700 Tonnen mit 32 kn Geschwindigkeit, zwei Torpedorohren und vier 7,6 cm-SK. Des weiteren sind zu beschaffen oder auszuführen: Kohlen, Munition und sonstiges Material für 42 Millionen, ein Trockendock, Befestigungen und Vertiefung des Fahrwassers in Venedig für 70 Millionen, Anlage eines Kriegshafens im See von Varano einschließlich Zufahrtskanal, Baggerungen, zwei Trockendocks, Reparaturwerkstätten, Magazine, Befestigungen für 500 Millionen. Summe dieser außerordentlichen Ausgaben: 1100 Millionen Lire. Der ordentliche Marineetat ist auf 200 Millionen Lire jährlich festzusetzen. Die Lebensdauer der Schlachtschiffe ist auf 20, diejenige kleinerer Schiffe auf 15 Jahre herabzusetzen. Etwa 1/18 des Wertes der Flotte (50 Millionen Lire) ist alljährlich außeretatmäßig für Neubauten vorzusehen. Alle nicht mehr wirklich gefechtsfähigen Schiffe sind zu streichen. Die Arsenale von Neapel und Castellamare sind zu unterdrücken. Dafür ist dasjenige von Spezia so auszustatten, daß auf ihm zwei große Linienschiffe gleichzeitig gebaut werden können. Die Werften von Tarent und Venedig sollen nur Reparaturzwecken dienen.

Zum Schluß wendet sich der Verfasser direkt an die Volksvertreter und legt ihnen nochmals dar, daß durchaus ein neuer Flottenstützpunkt an der Adria geschaffen werden muß.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

A. T. Mahan: **Die weiße Rasse und die Seeherrschaft.** Aus dem Englischen von Julius Sachs. — Verlag Lumen. Wien und Leipzig.

Mahan ist der Apostel jenes „in der ganzen Welt vor sich gehenden Umschwunges in den ökonomischen und politischen Verhältnissen, mit dem die Seemacht im weitesten Sinne des Wortes verknüpft sein wird, nicht als Ursache, auch nicht einmal als Resultat, sondern vielmehr als das charakteristische Zeichen von Kräften, die sich nicht mehr auf das innere nationale Leben beschränken, sondern die sich mit den viel weiteren Interessen befassen werden, die die Beziehungen der Staaten zur Welt im allgemeinen betreffen." Indem Mahan diese Beziehungen für die amerikanischen Verhältnisse betrachtet, sieht er sich in gewissem Gegensatze auch zu Deutschland und erblickt in der amerikanischen und englischen Seemacht „das Korrelat zu den Armeen, die unter den populärsten Institutionen fortdauern, trotz der Klagen der Volkswirte und des Gejammers jener, die den Frieden wünschen, die aber nicht jenen einzigen Preis zahlen wollen, der allein stets den Frieden gesichert hat — nämlich die gerüstete Kriegsbereitschaft." — Wie immer entwickelt Mahan auch hier seinen Gedankengang gestützt auf den ganzen Reichtum seines historischen Wissens, und von der hohen Warte, die den Erdball als eine nicht einmal so sehr umfassende Einheit zu betrachten gelernt hat. Wer Mahan kennt, weiß, daß es keine bequeme Unterhaltung ist, sich mit seinen Werken zu beschäftigen. Sie kennen zu lernen aber erscheint als Pflicht nicht nur für den Politiker, sondern für jeden, der den Wunsch hat, sich über die Kirchturmsanschauung hinaus zu heben und zu erkennen, daß ohne Opfer weder auf dem Boden der Weltgeschichte noch in der inneren Politik ein Preis errungen werden kann. Das obige Buch kann nicht sein neuestes Werk genannt werden, es besteht aus einzelnen Kapiteln, deren ältestes fast 20 Jahre zurückliegt. Sie haben durch die zwischenliegende Zeit nichts an ihrer Frische und überzeugenden Wahrheit eingebüßt, und das Buch kann beanspruchen, aktuell im besten Sinne genannt zu werden.

Ullsteins Weltgeschichte. Band II: Das Mittelalter. Inhalt: Prof. Dr. J. v. Pflugk-Harttung: „Völkerwanderung und Frankenreich." — Prof. Dr. Georg Kaufmann: „Kaisertum und Papsttum bis zum Ende des 13. Jahrhunderts." — Prof. Walther Friedensburg: „Der Ausgang des Mittelalters." — Prof. Dr. A. Brückner: „Eintritt der Slaven in die Weltgeschichte."

Das Hauptinteresse an den vorbezeichneten Bande bot uns wiederum der ganz vortreffliche Bilderschmuck. Nichts ist so geeignet, die mittelalterliche Gebundenheit und die allmähliche Loslösung und Befreiung der Geister zu kennzeichnen, wie der Fortschritt von den unbeholfenen, naiven und doch so inhaltvollen Miniaturen der Mönchshandschriften zum Genter Altarwerk und zu Stephan Lochener und schließlich zu Dürer. Wenn uns die äußere Geschichte des Mittelalters von der Schulbank her fast allzu bekannt ist, so gilt doch nicht das Gleiche von der Kulturgeschichte, von dem Leben in den Bürgerhäusern und von dem Getriebe im Ackerbau, Gewerbe und Handel. Auch hier gewähren die Bilder für den Beschauer reiche Anhaltspunkte, und die hierher gehörigen Kapitel wird auch der mit Interesse lesen, der die politischen Abhandlungen nur zu gelegentlichem Nachschlagen zu benutzen gedenkt. Spezielle Bedeutung haben für uns die zahlreich vorkommenden Schiffsabbildungen. Hier wird man, wie bei den meisten mittelalterlichen Bildern annehmen müssen, daß die noch unentwickelte Perspektive und die

nicht ausreichende Beachtung der Maßstäbe in gewissem Sinne Zerrbilder liefert, daß aber doch der Gesamtanblick des Schiffes in seinen Formen und seiner Takelage richtig wiedergegeben ist. So läßt sich in der Folge der Bilder das tappende Vorwärtsschreiten der Schiffbaukunst gut beobachten. Der neue Band schließt sich seinen Vorgängern aufs würdigste an, seinen speziellen Inhalt läßt obige Überschrift erkennen.

Die völkerrechtlichen Grundsätze der Kriegführung zu Lande und zur See. Von Karl Endres, Kriegsgerichtsrat bei dem Generalkommando des II. Bayerischen Armeekorps. — Berlin 1909. R. v. Deckers Verlag, G. Schenck, Königl. Hofbuchhändler. — Preis gebd. 1,80 Mark.

Das Büchlein bringt in gemeinverständlicher Darstellung die Abkommen der beiden Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907 und die Ergebnisse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz von 1909.

Es behandelt nach einer kurzen geschichtlichen Darstellung der Entwicklung des Kriegsrechts: den Krieg und Kriegszweck, die Kriegsparteien, die Kriegserklärung und den Kriegszustand, die staatsrechtliche Wirkung der Besetzung, Beschlagnahme und Wegnahme feindlichen Gutes, feindliches Privateigentum, die Bevölkerung im Besetzungsgebiete, das Neutralitätsrecht, die Kriegsmittel, Spionage, Kombattanten und Nichtkombattanten, Verwundete und Kranke (Genfer Abkommen von 1906), Belagerung und Beschießung, Parlamentäre, Waffenstillstand, Kapitulation, die Kriegsgefangenen, Geiseln und Überläufer.

Die Darstellung des Seekriegsrechts umfaßt die Abkommen über die Behandlung feindlicher Kauffahrteischiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten, die Umwandlung solcher Schiffe in Kriegschiffe, die Kriegsmittel (Kontaktminen, Beschießung und Seebeuterecht), das Neutralitätsrecht, die Ausdehnung des Genfer Abkommens von 1906 auf den Seekrieg, die Blockade, Kriegskonterbande, neutralitätswidrige Unterstützung, Zerstörung neutraler Prisen, Flaggenwechsel, feindliche Eigenschaft, Geleit durch neutrale Kriegschiffe, Widerstand gegen Durchsuchung und die Bestimmungen über Schadenersatz.

Das Buch soll den Offizieren der Armee und Marine, den Sanitätsoffizieren und allen denen, die sonst noch auf dem Kriegsschauplatze zu wirken berufen sind, eine kurze Orientierung über die einschlägigen Materien geben und möchte seinen Zweck wohl auch erfüllen. Dr. A.

Niemeyer, Dr. Th., Professor der Rechte in Kiel: **Prinzipien des Seekriegsrechts.** — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 1,20 Mark.

Die kleine Abhandlung gibt einen Vortrag wieder, den ihr Verfasser im Frühjahr 1908 in der Juristischen Gesellschaft in Wien gehalten hat. Sie behandelt von den Materien des Seekriegsrechts das Seebeuterecht, die Kriegskonterbande und Blockade, die Theorie der fortgesetzten Reise bei der Blockade und der Kriegskonterbande und endlich die Kriegskonterbande. Der Verfasser nimmt zu jedem dieser Prinzipien Stellung, erörtert das „Für" und „Wider" und gelangt dabei zu bestimmten Vorschlägen über die Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit der einzelnen Prinzipien.

Wenn man sich auch manchen seiner Ausführungen nicht anzuschließen vermag, so enthalten diese doch gedankenreiche und hochinteressante Erörterungen und sind auch für Nichtjuristen verständlich und lesenswert. Dr. A.

Erich Kaufmann: **Auswärtige Gewalt und Kolonialgewalt in den Vereinigten Staaten von Amerika.** — Leipzig 1908. Duncker & Humblot. — Preis 5,60 Mark.

In dieser Abhandlung wird eine Anzahl von Rechtsproblemen behandelt, die für die Vereinigten Staaten von Amerika dadurch entstanden sind, daß sie, ihrer imperialistischen Politik folgend, nach dem Kriege mit Spanien eine Reihe neuer Gebiete erworben haben. Es handelt sich dabei vornehmlich um die Frage, welche Rechtswirkungen diejenigen Akte hatten, die den Gebietserwerb betrafen. Zum Ausgangspunkt

und zur Grundlage für seine Ausführungen nimmt der Verfasser zwölf sogen. Inselfälle, d. h. Fälle, die die neu erworbenen Inseln (Portoriko, Hawaii und die Philippinen) betrafen und in denen der Supreme Court zu den angedeuteten Problemen Stellung nehmen mußte.

Die rechtliche Konstruktion des Staatsvertrages, das Problem des Gebietserwerbs und das der Kolonialgewalt werden eingehend und wissenschaftlich behandelt. Der Verfasser geht keiner Schwierigkeit aus dem Wege und beweist durch seine Ausführungen, daß er der schwierigen Materie durchaus gewachsen ist. Wer sich für diese Probleme interessiert, wird in dem Buche eine Fülle von Material und viele interessante Ausführungen finden. Dr. A.

Kartenkunde. Geschichtlich dargestellt von E. Gelcich, F. Sauter und P. Dinse. Dritte Auflage, revidiert und erweitert von M. Groll. Mit 71 Abbildungen. — Band 30 der Sammlung Göschen.

Das beliebte und kurz gefaßte Büchlein über Kartenkunde in der Sammlung Göschen ist bereits in der dritten Auflage erschienen, die Dr. M. Groll, der Kartograph am Berliner Institut für Meereskunde, besorgt hat. In der Hauptsache hat Groll nur einige Erweiterungen dem Text der zweiten Auflage hinzugefügt. Die wichtigsten davon sind die genauere Fixierung des Verjüngungsverhältnisses (S. 113), einige Bemerkungen über Seekarten (S. 62) und besonders die Wiedergabe einer größern Anzahl von Signaturen und Abkürzungen auf den deutschen Seekarten. Bezüglich der Seekarten schreibt Groll auch im letzten Kapitel, daß sie um 1 bis 1,5 cm ausgedehnt seien, gerade das Umgekehrte ist richtig; denn die Karten werden im nassen Zustande von den Kupferplatten gedruckt, sobald sie trocken sind, schrumpfen sie etwas ein. Der allerdings sehr kurze, nur drei Seiten lange Abschnitt der zweiten Auflage über die Wahl der Projektionen mit geringster Verzerrung ist in der Neuauflage fortgefallen, dafür ist dem Kartenentwurf am Schluß des Büchleins ein neues und selbständiges Kapitel gewidmet worden. Anstatt die im alten Abschnitt angedeutete Winkelverzerrung weiter auszuführen, läßt sie Groll ganz außer Acht und gibt nur ganz allgemeine Bemerkungen über die Wahl der Projektionen. In die tiefern Tatsachen der neuesten Entwürfe und Konstruktionsmethoden scheint sich Groll nach seinen Ausführungen in dem neuen Kapitel kaum eingehender vertieft zu haben. Übrigens ist die Stab-Wernersche herzförmige Projektion bei aller Flächentreue niemals mittabstandstreu, wie das Groll einige Mal hervorgehoben hat; denn die gleichen Entfernungen können auf ihr nur vom Nordpol aus gemessen werden und dieser befindet sich am nördlichsten Kartenrand; von hier aus aber gleiche Entfernungen zu messen, hat keinen Zweck. Wo verbleibt sodann die Mittabstandstreue? Wenn bei der flächentreuen Azimutalkonstruktion Groll den Passus einschiebt, daß H. Fischer in seinem Schulatlas aus didaktischen Gründen diese Projektion für die Erdteilkarten gewählt habe, so erregt es Verwunderung, daß Groll nicht weiß, daß Fischer in dieser Beziehung ein Nachtreter längst begangener Pfade (Lüddecke u. a.) ist. Die Höhenknoten (S. 141) anstatt Höhenkoten sind nur als Druckfehler aufzufassen. e—

Was müssen wir von unseren Kolonien wissen? Von Hauptmann Leßner. — Berlin 1909. Wilhelm Weicher. — Preis 30 Pfennig.

Der kleinen Schrift ist die weiteste Verbreitung zu wünschen. In 10 Minuten kann jeder Leser sich über die Hauptpunkte orientieren, die in knapper, allgemein verständlicher Form zusammengestellt sind.

Rehtwischs Soldatenbücherei — siehe „Marine-Rundschau", 1909, S. 133 — legt uns ihre neuesten Hefte vor. Wir begrüßen es, daß die hübschen, älteren Sachen von Otto Ruppius, Gerstäcker und Zschokke Aufnahme gefunden haben, und dürfen aus der fleißigen Fortsetzung der Sammlung den Schluß ziehen, daß sie den erwünschten Anklang findet.

Der zwanzigtägige Kampf meines Detachements in der Schlacht von Mukden. Von Generalleutnant v. Rennenkampf. Übersetzt von Oberstleutnant Frhr. v. Tettau. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 4 Mark.

Zum ersten Male unternimmt es einer der Führer des russischen Heeres, eine Schilderung seiner Tätigkeit im Kriege gegen Japan zu veröffentlichen. Es handelt sich um den hartnäckigen, dreiwöchigen Kampf des mit dem Schutze der linken Flanke in der Schlacht bei Mukden beauftragten Truppenkörpers (der Ausdruck Detachement trifft nicht ganz zu), der wahrheitsgetreu, packend und äußerst lehrreich dargestellt wird. Die Anmerkungen des rühmlich bekannten Herausgebers ergänzen die Darstellung in vortrefflicher Weise. Die wahren Ursachen der russischen Niederlagen treten überzeugend zutage. Ein wertvolles Buch!

Der Japanisch-Russische Krieg. Zweiter Teil. Von v. Lignitz, General der Infanterie. — Berlin 1909. Vossische Buchhandlung. — 3,50 Mark.

Der zweite Teil bringt die Schilderung der Ereignisse bis zur Schlacht von Liaoyang. Wie schon bei der Besprechung des ersten Teiles hervorgehoben worden ist, beruht der Wert des Werkes außer auf der sehr sorgsamen und klaren Darstellung der Ereignisse insbesondere auf den vortrefflichen, sehr lehrreichen kriegsgeschichtlichen Betrachtungen, die daran angeknüpft werden. Das Werk kann daher zum Studium besonders empfohlen werden.

Einzelschriften über den Russisch-Japanischen Krieg. Beihefte zu Streffleurs Militärischer Zeitschrift. 15. Heft: Offensive der Japaner auf Sihejan. 16./17. Heft: Kämpfe am Juschulin- und Jantselin-Passe. — Wien 1909. Seidel & Sohn.

Die beiden neuen Hefte zeichnen sich durch Gründlichkeit und Genauigkeit aus und ergeben eine sehr wertvolle Bereicherung der Literatur über den mandschurischen Feldzug.

Geschichte des Frühjahrsfeldzuges 1813. Zweiter Band: Die Ereignisse von Ende April bis zum Waffenstillstande. Von v. Cämmerer, Generalleutnant z. D. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 12 Mark.

Der Tod hat den Verfasser des ersten Bandes, den General v. Holleben, an der Fortsetzung seines Werkes verhindert. An seine Stelle ist der General v. Cämmerer getreten, gewiß ein besonders berufener Kenner und Darsteller der Kriegsgeschichte.

Nachdem der erste Band die Vorgeschichte und Einleitung des Feldzuges, hier und da vielleicht in zu großer Breite, behandelt hat, schildert der zweite Band die Ereignisse von der Schlacht bei Großgörschen bis zum Waffenstillstand auf Grund sorgfältigster Forschungen, hauptsächlich vom operativen Standpunkt, in knapperer, darum aber auch besonders übersichtlicher und klarer Weise. Den an die Darstellung geknüpften Urteilen wird man wohl allgemein beistimmen. Das Werk ist hervorragend gelungen.

Die heutige Feldartillerie. Ihr Material, technische Hilfsmittel, Schießverfahren, Organisation und Taktik. Von Roßkoten, Hauptmann. Zwei Bände. — Berlin 1909. Eisenschmidt. — 12 Mark.

Das neue Werk des bekannten Verfassers zeichnet sich durch dieselben Vorzüge wie seine früheren Schriften aus. Es ist klar, übersichtlich und leicht verständlich geschrieben. Einer eingehenden Schilderung des modernen, in den größeren Armeen eingeführten Artilleriematerials folgt eine Darlegung des Schießverfahrens, der Organisation und Taktik in bezug auf diejenigen Fragen, die durch die Einführung des neuen Materials hervorgerufen worden sind. Der zweite Band enthält lediglich Abbildungen, die sehr anschaulich sind. Das Werk verdient ganz besondere Anerkennung.

Die rumänische Armee, die Schöpfung König Karols I. Von Frhr. v. Hammerstein-Gesmold, Major. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 3,50 Mark.

Der Verfasser entwirft eine interessante Schilderung der Entwicklung der rumänischen Armee, die das Werk des jetzigen Königs ist. Es sei besonders auf die ausführliche und wertvolle Darlegung ihrer Beteiligung an dem Feldzuge von 1877 hingewiesen.

Die Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1909 für die Kriegsakademie. Besprechungen und Lösungen. Von Krafft, Major. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 1,50 Mark.

Die Lösungen der Aufgaben sind durchweg in anerkennenswerter Weise durchgeführt. Da sie zugleich zahlreiche allgemeine Hinweise auf die Fortschritte in den einzelnen wissenschaftlichen Gebieten enthalten, so dienen sie zugleich als vortreffliche Ergänzungen des bekannten Handbuches für die Vorbereitung zur Kriegsakademie von demselben Verfasser.

Waffenlehre. Von Wille, Generalmajor z. D. Fünftes Ergänzungsheft. — Berlin 1909. Eisenschmidt. — 5,60 Mark.

Das vorliegende Heft enthält lediglich einen durch seine Vollständigkeit besonders wertvollen Literaturnachweis von 1904/05 ab, anschließend an den im dritten Band der Waffenlehre enthaltenen Literaturnachweis, bis Ende 1908.

Volkskundliches aus Togo. Märchen und Fabeln, Sprichwörter und Rätsel, Lieder und Spiele, Sagen und Täuschungsspiele der Ewe-Neger von Togo. Gesammelt von Josef Schönhärl, Regierungslehrer in Lome-Togo. — Dresden und Leipzig, C. A. Koch. — Preis 7 Mark.

Ähnlich wie A. Seidel — siehe „Marine-Rundschau", 1904, S. 1173 — hat sich der Verfasser des obigen Buches für ein engeres Gebiet der dankenswerten Mühe unterzogen, uns durch die Sammlung von Märchen, Sprichwörtern usw. einen Einblick in das Geistesleben unserer schwarzen Volksgenossen im Schutzbezirk Togo zu gewähren. Das Ergebnis ist ein gleiches, denn wir sehen die Neger als große Kinder, die nicht gern nachdenken und an höchst harmlosen Gedankengängen und Scherzen ihre Freude haben, während ihre Sprichwörter, oft voller Sarkasmus und Schärfe, in manchem an die Weltweisheit unserer eigenen Vorfahren erinnern. Wenn der Verfasser die Beobachtung macht, daß sich vielfach ähnliche Märchen bei weit auseinander wohnenden Stämmen finden, und er daraus auf frühere Zusammenhänge der jetzt zerstreuten Landsmannschaften schließt, so möchten wir ihn auf das Buch von Breysig: „Die Geschichte der Menschheit" — siehe „Marine-Rundschau", 1908, S. 820 — verweisen, wonach es ebenso wahrscheinlich ist, daß die ähnlichen äußeren Voraussetzungen des Lebens und die dadurch bedingte Ähnlichkeit der Auffassung auch diese scheinbaren Zusammenhänge gezeitigt hat. Sei dem indessen wie ihm wolle, jedenfalls wird Schönhärls Sammlung, wie sie für die Wissenschaft willkommen war, allen denen, die sich für Stoffe dieser Art interessieren, eine erwünschte Lektüre bieten.

Ägypten. Reisebilder von Dr. ing. Hans Mayer. Mit 100 Abbildungen nach Naturaufnahmen. 20 Bogen, Oktav. Gebunden 6 K 60 h = 6 Mark. — A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.

In den Jahren 1905 und 1906 besprachen wir an dieser Stelle mehrere Bände einer Sammlung: „Mit Camera und Feder durch die Welt" und bezeichneten diese als eine Art erzählende Fremdenführer im besten Sinne. Hiermit ist auch das obige Buch zu vergleichen. Es schildert die Reise mit dem Dampfer des Österreichischen Lloyd von

Triest nach Alexandria und von da durch alle die Stätten alter Kultur und modernen Luxus, die Ägypten zu einem so viel besuchten Ziel wohlhabender Touristen gemacht haben. Als Vorbereitung für eine solche Reise ist das Buch vortrefflich geeignet. Vor allem ist der mit gutem Geschmack ausgewählte Bilderschmuck rühmend hervorzuheben.

Der Siegeslauf der Technik (herausgegeben von Geh. Regierungsrat Max Geitel, „Union". Deutsche Verlagsgesellschaft Stuttgart, Berlin, Leipzig) hat, seit wir uns zuletzt mit diesem bedeutenden Werke beschäftigten (siehe „Rundschau" 1908, S. 1480), in seinem Erscheinen erhebliche Fortschritte gemacht. Der erste Band liegt vollständig, der zweite zu etwa einem, der dritte zu zwei Dritteln vor. Im dritten Bande findet sich der Verkehr zu Wasser und in Verbindung damit der Bau der Kriegschiffe und deren Bewaffnung, „die Technik im Dienste des Krieges". Überall wird die Darstellung von zahlreichen vortrefflichen Abbildungen begleitet, die den Werdegang der heutigen technischen Errungenschaft von Anfang an erkennen lassen. Im Texte ist der Gesichtspunkt befolgt, daß bei jedem Gegenstande die treibenden Momente hervorgehoben werden, auf Grund deren die Technik vom Einfachen und Unvollkommenen zur besseren Leistung und zur höheren Zweckmäßigkeit fortschritt, während technische Details, die den Laien ermüden würden, tunlichst außer Betracht gelassen sind. So ist das Werk ebenfalls ein Erzeugnis von höchster Zweckmäßigkeit, sofern die Absicht vorliegt, einen Überblick über alle Gebiete der Technik und die dabei in Betracht kommenden wesentlichen Punkte zu gewinnen. Wir behalten uns vor, auf das Werk, wenn es fertig vorliegt, noch einmal zurückzukommen, indem wir zugleich bedauern, uns auf diesen knappen Hinweis beschränken zu müssen.

Dr. Paul Rohrbach: **Das politische Krisengebiet Europas 1908 bis 1909.** — Buchverlag der „Hilfe". — Separat 1 Mark.

Die vorbenannte kleine Schrift ist als Nachtrag zu „Deutschland unter den Weltvölkern" gedacht (siehe „Rundschau" 1908, S. 819). Rohrbach geht in seiner Betrachtung aus von dem Buche von Alexander Ular: „Der erlöschende Halbmond" (siehe Besprechung dieses Buches im laufenden Jahrgang, S. 375). So wie bei uns hat auch bei ihm das Buch „in manchen Punkten entschiedenes Mißtrauen herausgefordert", mit uns aber gelangt er zu dem Ergebnis, daß in der Gegenwart mehr als je der Balkan der Wetterwinkel Europas ist. Daß aus dem schweren Wetterleuchten der letzten Monate kein Gewitter sich entlud, lag in besonderen Umständen, niemand aber kann sagen, wann dieser Zeitpunkt kommen und welches das Ergebnis des dann hereinbrechenden Weltkrieges sein wird. Paul Rohrbachs kurze Betrachtung ist von höchstem Interesse.

Pseudo-isochromatische Tafeln zur Prüfung des Farbensinnes. Von Professor Dr. J. Stilling. — Verlag von Georg Thieme, Leipzig. — Preis 10 Mark.

Die Zahl der Auflagen der Stillingschen Tafeln (es handelt sich hier um die zwölfte) läßt jedes weitere Wort über ihre praktische Brauchbarkeit entbehrlich erscheinen. Für die Marine-Sanitätsoffiziere werden sie auch neben den jetzt für die Kriegsmarine etatsmäßigen Nagelschen Täfelchen, zum mindesten für Kontrollprüfungen, ihren großen Wert behalten. Besondere Anerkennung verdient die nach dem Vorwort gerade in Rücksicht auf die Marine erfolgte Wiederbeifügung von Simulationstafeln. Dr. W.

Roth, Dr. A., Generaloberarzt: **Sehproben nach Snellens Prinzip.** I: 2 Tafeln, aufgezogen, in Futteral. 2 Mark. — II: 5 Tafeln mit 4 Textbeilagen, aufgezogen, in Futteral. 3 Mark. — Georg Thieme, Leipzig.

Die bekannten Rothschen Sehproben liegen in zweiter Auflage vor, die einige zweckmäßige Änderungen und Zusätze bringt. Im besonderen sind die nützlichen Erläuterungen für Fern- und Nahprüfung, die dem weniger Geübten ein schnelles Rekapitulieren der in Betracht kommenden Punkte ermöglichen, um einige ergänzt worden. Die sehr

praktische Zusammenstellung der Anforderungen an die Sehschärfe bei Armee, Marine, Schutztruppe usw. ist beibehalten, Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit durch die verschiedenen Grade der Herabsetzung der Sehschärfe sind neu hinzugesetzt.

Die überaus handliche Anordnung der Proben im Verein mit der praktischen äußeren Form, die eine bequeme Mitführung in der Tasche gestattet, wird ihnen unter den Sanitätsoffizieren zu den alten Freunden neue gewinnen. Dr. W.

Brenning und Oppenheimer: **Der Schiffsarzt.** — Berlin 1909. Verlag von Aug. Hirschwald. — 79 Seiten im Oktavformat. — Preis 1,60 Mark.

Das Büchlein ist eine verdienstliche Leistung, denn es entspricht einem zweifellosen Bedürfnis derer, die sich als Schiffsärzte in der deutschen Handelsmarine betätigen wollen. In acht Kapiteln wird ihnen das Wissenswerte über den schiffsärztlichen Beruf, die Schiffahrtsgesellschaften und -linien, Bewerbung und Anstellungsbedingungen, Vorbereitungen und Ausrüstung zur Reise, Formalitäten beim Dienstantritt, ärztliche Einrichtungen und Diensttätigkeit an Bord und einige an Bord häufiger vorkommende Krankheiten mitgeteilt. Im Text finden sich verschiedentlich Hinweise für weitere Information. Ein Anhang enthält Auszüge aus der Seemannsordnung, Schemata zu Quarantäneattesten, Verzeichnisse der Apothekenausrüstung und der Flotten der Schiffahrtsgesellschaften. Dr. W.

Über die hygienische Bewertung verschiedenfarbiger Kleidung bei intensiver Sonnenstrahlung. Von Privatdozent Dr. P. Schmidt. — Sonderabdruck aus „Archiv für Hygiene“, Band LXIX.

Aus den Versuchsergebnissen des Verfassers seien hier folgende praktisch wichtige Punkte wiedergegeben:

1. Unter dicken, wenig luftdurchlässigen Stoffen für Tropenkleidung sind weiße hygienisch zweckmäßiger als dunkelfarbige.

2. Von dünnen Stoffen, mit der Luftdurchlässigkeit etwa dünnen Lüsters, sind dunkelfarbige vorzuziehen, aber nur unter der Voraussetzung, daß die Kleidung locker beweglich mit großen Lufträumen am Körper herabhängt.

3. Die ergiebige Ventilierbarkeit (Porosität des Gewebes, weite Ärmel und Beinkleider) ist bei weitem die wichtigste hygienische Forderung, die an Tropenkleidung zu stellen ist.

4. Bei intensiver Sonnenstrahlung sind dünne, gut luftdurchlässige Stoffe mit glatter weißer, gelber oder doch hellfarbiger Oberfläche und dunklerer unterer Lage (braun, blau oder am besten schwarz) am zweckmäßigsten.

5. Der englische Tropenstoff „Solaro“ mit roter unterer und beliebig wählbarer äußerer Lage kann keinesfalls ein spezifischer Schutz gegen Sonnenstich sein. Er bedeutet aber durch Abhaltung von hellen Wärmestrahlen bei relativ guter Ventilierbarkeit immerhin einen gewissen Fortschritt. Der in Deutschland hergestellte Assolarstoff ist um ein geringes lichtdurchlässiger als der englische, besitzt dafür aber den Vorzug größerer Porosität. Dr. W.

Dr. Zeller: **Das Seerecht von Oléron.** 3 Hefte. — Mainz 1906 ff. Verlag von J. Diemer. — Preis 2, 1 und 1,50 Mark.

In einer Sammlung älterer Seerechtsquellen hat Dr. Heinrich Ludwig Zeller das Seerecht von Oléron derart herausgegeben, daß jedes der drei Hefte eine besondere Handschrift wiedergibt. Heft 1 enthält die Handschrift Troyes (1386), Heft 2 die der Nationalbibliothek in Paris und Heft 3 die von Rennes.

Auf der Insel Oléron gegenüber der Mündung des Charente, zum Departement Nieder-Charente gehörig, entstand, wahrscheinlich im 12. Jahrhundert im Anschluß an die

Rechtsprechung des dortigen, damals berühmten Seegerichtshofs, eine Sammlung von seerechtlichen Urteilen, die im Laufe der Zeit im ganzen Westen und Norden Europas Verbreitung und Anerkennung fanden und als maßgebendes Gewohnheitsrecht rezipiert wurden. — Die drei Hefte enthalten drei verschiedene Handschriften dieser rolles des jugemens d'Oléron, die in einer Reihe von Punkten voneinander abweichen.

Wer Interesse für das Seerecht und namentlich für seine geschichtliche Entwicklung hat, wird dem Herausgeber dankbar dafür sein, daß er es unternommen hat, die Handschriften der Allgemeinheit zugänglich zu machen und ihnen gleichzeitig eingehende Erläuterungen beizufügen. Dr. A.

M. Hans Klössel: **Kleinsiedelung.** Ein Beitrag zur Besiedlungsfrage in den deutschen Schutzgebieten. — Wilhelm Süsserott, Berlin. — Preis 40 Pf.

Das vorbenannte Heft stellt die erweiterte Bearbeitung eines Vortrages dar, den der Verfasser im evangelischen Arbeiterverein in Dresden gehalten hat. Er befaßt sich mit den Verhältnissen von Südwest- und Ostafrika und schildert die Voraussetzungen, denen sich ein dorthin ausgewanderter Kleinsiedler gegenüber sehen würde. Zweifellos richtig ist die Stellungnahme des Verfassers dahin, daß man zwar den Ausgewanderten, soweit dies mit staatlichen Mitteln möglich, fördern und unterstützen soll, daß aber durchaus davon abgesehen werden muß, in der Heimat schon dem Auswanderungslustigen bei seinen Bestrebungen allen möglichen Vorschub zu leisten. Nur ein Vorgehen aus eigener Kraft kann den Kolonien erwünschte Elemente zuführen, und nur auf diesem Wege können den Schutzgebieten die Reichtümer abgewonnen werden, die ihr Boden birgt.

Das Pfadfinderbuch. Nach General Baden-Powells Scouting for Boys unter Mitwirkung von Offizieren und Schulmännern. Herausgegeben von Stabsarzt Dr. A. Lion. — Verlag der „Ärztlichen Rundschau", Otto Gmelin, München. — Preis 3,50 Mark, gebd. 4,50 Mark.

Die Bearbeiter des „Pfadfinderbuches" wollen der beklagenswerten Unwissenheit unserer heranwachsenden großstädtischen Jugend in allen den Dingen entgegenarbeiten, die sie nicht beim gedankenlosen Herumflanieren in der Gasse zu sehen bekommt, und dabei zugleich der arroganten Überhebung steuern, die alles besser zu wissen vermeint, und ein Vergnügen darin findet, die staatliche Autorität in ihrem Wirken zu stören. Wer Gelegenheit hat, diese Zustände kennen zu lernen und darunter zu leiden, wird das Unternehmen nur mit Dank begrüßen, die „Pfadfinder" aber werden sich als erwünschte Rekruten und weiterhin als Kämpen gegen die Elemente erweisen, in deren Unwissenheit gewerbsmäßige Agitatoren ihre besten Hilfstruppen finden.

Geschichte des deutschen Beamtentums. Von Dr. Lotz. — Berlin, R. v. Deckers Verlag. — Preis gebd. 20 Mark.

Nach einem verhältnismäßig recht langen Zeitraum wurde kürzlich ein Lieferungswerk zum Abschluß gebracht, das zwar die Angelegenheiten der Marine nur sehr mittelbar berührt, auf das wir aber unsere Beamtenschaft ganz besonders glauben aufmerksam machen zu sollen. Lotz' Geschichte des Beamtentums schildert den Werdegang der Verhältnisse von da ab, wo sich eine Beamteneigenschaft allmählich bei den mit öffentlichen Angelegenheiten betrauten persönlichen Dienern der Fürsten herauszubilden begann. Sie läßt Planmäßigkeit und gleichartige Grundzüge in dem Maße immer mehr erkennen, wie sich die Territorien des Reichsgebietes zu Staatsgebilden entwickelten. So geleitet uns das Werk aus dem Mittelalter hinüber bis zum Westfälischen Frieden, um dann insbesondere bei der Entwicklung in Preußen eingehender zu verweilen, wo sich, ohne daß damit den übrigen Bundesstaaten in irgend einer Weise zu nahe getreten wird, die geeignetsten Grundlagen für die breiteren Erfordernisse im geeinigten Reiche vorfanden. Wie bereits bemerkt, stehen die Angelegenheiten der Landesverteidigung hierbei abseits,

die Marine findet kaum Erwähnung, das Buch gibt aber einen so vortrefflichen Überblick über einen langen und doch im wesentlichen zielbewußten Entwicklungsgang und gewährt zugleich einen so eigenartigen Einblick in die Geschichte unserer Volkswirtschaft und Kultur, daß jeder Beamte an dem mit Abbildungen und Porträts reichlich und schön ausgestatteten Werke den lebhaftesten Anteil nehmen sollte.

Das Institut für Meereskunde legt von seiner **Sammlung volkstümlicher Vorträge zum Verständnis der nationalen Bedeutung von Meer und Seewesen** vom 3. Jahrgang Heft 1 bis 3 vor. Heft 1: Schiffsordnungen und Schiffsbräuche einst und jetzt. Heft 2: Die westindischen Korallenriffe und ihr Tierleben. Heft 3: Die Segelschiffahrt der Neuzeit. — Alle drei sind wertvolle Bereicherungen der schönen Sammlung, die nunmehr 27 Hefte naturwissenschaftlichen, wirtschaftlichen und historischen Inhalts umfaßt. — E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Jedes Heft 50 Pf.

Kaiserliche Marine, Deutsche Seewarte: **Tabellarische Reiseberichte nach den Schiffstagebüchern.** 5. Band: Eingänge des Jahres 1907. — Berlin 1908. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 3 Mark.

Dieser Band enthält zum ersten Male bei den Segelschiffsreisen die zwischen bestimmte Schnittpunkte fallende Reisedauer, was die Vergleiche verschiedener Reisen erleichtert. M.

Gustav Schmidt, Berlin, Verlag für photographische Literatur, legt die nachbenannten Neuheiten für Frühjahr 1909 zur Durchsicht vor:

Optisches Hilfsbuch für Photographierende. Von Dr. Hans Harting, Kaiserl. Regierungsrat. — Groß-Oktav. VIII und 180 Seiten mit 56 Figuren. — Preis: Geheftet 4,50 Mark, in Leinenband 5,50 Mark.

Das Arbeiten mit farbenempfindlichen Platten. Von Dr. E. König. — Mit zwei Figuren und 16 instruktiven Tafeln. — Preis: Geheftet 2,25 Mark, gebd. 2,85 Mark.

Photographisches Reisehandbuch. Ein Ratgeber für die photographische Ausrüstung und Arbeit auf Reisen. Von Dr. ing. F. Wentzel und Dr. F. Paech. — Klein-Oktav. 220 Seiten. Reich illustriert. Mit auswechselbarem Negativ-Register.

Der Amateurphotograph auf Reisen. Winke für die Ausbildung zum erfolgreichen Kamera-Touristen. Von Victor Ottmann. — Oktav. 48 Seiten und 8 Tafelbilder. — Kartoniert 1 Mark.

Während die drei erstgenannten Bücher der Technik des Photographierens gewidmet sind, behandelt das letztgenannte Werkchen in liebenswürdigster Form das Thema, wie sich der Amateur über das bloße „Knipsen" herausheben und in richtiger Würdigung des Gegenstandes und taktvollem Verhalten gegenüber seinen „Opfern" sich dem Skizzenmaler nähern und ähnlich ihm durchgeistigte Erinnerungsblätter an schöne Stunden mit heimnehmen kann. Besonders wertvoll und dankenswert ist dabei der scharfe Hinweis auf die Grenzen, die einerseits dem Maler und anderseits dem Amateur gezogen sind. Anleihen auf dem verschlossenen Gebiet können, wie überall, auch hier nur zum Schaden der Sache gereichen.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Andree's: Geographie des Welthandels. 1. Bd. 1. Hälfte. — Frankfurt a. M. 1909. H. Keller. 6,50 Mark.

* Annuaire de l'institut de droit international. — Paris 1909. A. Pedone. 4,80 Mark.

Aus See nach Bremen-Stadt. Wegweiser für Schiffsführer. — Bremen 1909. C. Schünemann. 1,50 Mark.

* Hannay, D.: A short history of the Royal Navy 1217—1815. — London 1898/1909. Methuen & Co. 15 sh.

* Kron, R.: The little seaman. 2. Edition. — Bielefeld und Leipzig 1909. Velhagen & Klasing. 1,30 Mark.

* General Kuropatkin. Memoiren. — Die Lehren des russisch-japanischen Krieges. — 2. Auflage. — Berlin 1909. H. Bondy. 10 Mark.

Lucas, C. P. Sir: A history of Canada. 1763—1812. — Oxford 1909. Clarendon Press. 12 sh 6 d.

* Navy Dockyard expense accounts 1907/1908. — London 1909. Wyman & Sons. 1 sh 8 d.

* Pilidi, J. C.: Le combustible en temps de guerre. — Paris 1909. A. Pedone. 8 Mark.

* Pullen-Burry, B.: In a German colony or four weeks in New Britain. — London 1909. Methuen & Co. 5 sh.

* Seufert, F.: Dampfkessel, Dampfmaschinen und andere Wärmekraftmaschinen. 8. Auflage. — Leipzig 1909. J. J. Weber. 9 Mark.

* Tanner, J. R.: A descriptive catalogue of the naval manuscripts in the Pepysian library at Magdalene college, Cambridge. — London 1909. Navy Records Society. Etwa 15 Mark.

* Wettsegelbestimmungen der J. Y. R. U. für die Kleinsegelei. — Berlin 1909. Dr. Wedekind. 1 Mark.

* Wippermann, Prof. Dr. K.: Deutscher Geschichtskalender. — Leipzig 1909. Fr. W. Grunow. 6 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Weltschiffbau im Jahre 1908.	Das Schiff, 21. 5. 09.
Schiffe aus Eisenbeton.	Prometheus, Nr. 1021.
Einfluß der Speisewassertemperatur auf den Dampfkessel-Nutzeffekt.	Ztschr. f. Dampfkessel- u. Maschinenbetr., 1909, Nr. 21
Comparative tests of the scout cruisers.	S. A., 15. 5. 09; A. N. J., 22. 5. 09.
Monster battleships.	M. E., Mai 1909.

Naval boilers in service.	M. E., Mai 1909.
Curtis turbine for the »North Dakota«.	Ebenda.
Versuche an einer Petroleumturbine.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 1909, Nr. 14.
Moderne Schiffskammern.	S., Jahrg. 10, Nr. 16.
Über Spillkranzformen.	Ebenda.
Einfluß des Wellendruckes auf die seitliche Schiffswand.	Ebenda.
Le cuirassé »Danton« arrêté pendant son lancement.	Y., Nr. 1629, 29. 5. 09; A. Ma., 5. 6. 09.
Les navires modernes.	Y., Nr. 1630, 5. 6. 09.
The new United States battleship »Mississippi«.	S. A, 29. 5. 09.
Kesselspeisevorrichtungen.	Die Turbine, Jahrg. 5, Nr 17.
Die neue Schiffbauhalle der Kaiserlichen Werft Kiel.	S., Jahrg 10, Nr. 17.
Amerikanische und englische „Dreadnoughts".	Ebenda.
Naval construction. Relative price in England and France.	N. M. R, 10. 6. 09.
Turbines in warships. Possibility of a compound type.	Ebenda.
The marine gas engine.	E., 11. 6. 09.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Schießen und Treffen.	K. T., 1909, Nr. 5.
Über die Lebensdauer schwerer Geschütze.	A. M., Mai 1909; M. A. G., 1909, Nr. 5.
Für die Granate, wider das Einheitsgeschoß.	A. M., Mai 1909.
Les écoles à feu en escadre.	Y., Nr. 1629, 29. 5. 09.
Die Artillerie moderner Schlachtschiffe.	Armeeblatt, 1909, Nr. 21.
Von der Zersetzung rauchloser Schießpulver.	Ebenda.
Sobre el tiro de cañon.	Re. G. M., Mai 1909.
Sistemi di caricamento degli attuali cannoni di grande calibro.	Ri. M., Mai 1909.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Lufttorpedos.	K. T., 1909, Nr. 5.
Das Sehvermögen bei Unterseebooten.	Technisches Magazin, 1909, Nr. 3.
Les mines sous-marines.	La Vie Maritime, 25. 5. 09.
H. M. S. »Swift«.	Marine Engineer, Juni 1909.
Über die Anwärmung der Betriebsluft des automobilen Torpedos.	M. S., 1909, Nr. 6.
Le transport des sous-marins.	Y., Nr. 1630, 5. 6. 09.
Die neuen französischen Unterseeboote.	I. R. A. F., Juni 1909.
Ferro-concrete submarine dépôt at Haslar.	Eg., 11. 6. 09.
The French submarine salvage boat »Vulcan«.	E., 11. 6. 09.
Manoeuvres de sous-marins.	M. F., 1. 6. 09.

Küstenverteidigung, Landungen.

La défense de Brest.	M. d. F., 1909, Nr. 22.

Maritime und militärische Fragen.

Le bâtiment de guerre.	R. M., April 1909; L. M., Mai 1909.
Il nous faut des cuirassés.	M. d. F., 1909, Nr. 21.
Destroyer flotillas. A critical examination.	N. M. R., 20. 5. 09.

The world's navies.	N. M. R., 20. 5. 09.
Projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer.	La Vie Maritime, 10. 5. 09.
Defence of harbours against naval airships.	J. U. S. I., Mai 1909.
L'avancement dans les équipages de la flotte.	Y., Nr. 1628, 22. 5. 09; Nr. 1631, 12. 6. 09.
The strength of navies.	Eg., 21. 5. 09.
La formation des officiers mécaniciens.	M. F., 1. 5. 09.
Le prix des cuirassés. Les gros marchés de la marine.	Ebenda und 1. 6. 09.
La crise du commandement.	M. F., 1. 5. 09.
Les bases d'opérations de la flotte.	Y., Nr. 1629, 29. 5. 09.
The engineer in the navy.	A. N. J., 22. 5. 09.
La marine militaire française depuis 1870.	L. M., Mai 1909.
Das Luftschiff als Waffe und als Ziel.	Z. S. u. S., 1909, Nr. 11.
L'Entraînement des équipages.	M. d. F., 1909, Nr. 23.
On »Dreadnoughts«, their fire-control system, and comparative strength in the North Sea.	U. S. M., Juni 1909.
The armament of modern battleships.	Eg., 4. 6. 09.
Il corpo unico. La fusione degli ufficiali di vascello e macchinisti della marina Nord-Americana.	Ri M., Mai 1909.
Die Mobilisierungsverhältnisse in Italien.	I. R. A. F., 1909, Beiheft 108
Kriegschiffstypen und ihre Anwendung auf unsere Verhältnisse.	St., April 1909.
Die Flotte Österreich-Ungarns im Vergleich mit den Flotten der größeren Seemächte.	Ebenda.
Die Entwicklung der Motorluftschiffahrt, ihre Bedeutung für Heer und Flotte.	M. W., 1909, Nr. 73, 74.
The colonies and the navy.	Eg., 11. 6. 09.
The all-big-gun system criticised.	N. M. R, 17. 6. 09.

Marine- und Militärpolitik, Statswesen.

L'amiral Besson et la politique maritime.	M. F., 1. 5. 09.
Great Britain and the balance of power.	A. N. G., 29. 5. 09.
La marine au parlement. Les crédits supplémentaires.	M. d. F., 1909, Nr. 22.
Budgetvoranschlag für die italienische Kriegsmarine 1909/10.	M. S., 1909, Nr. 6.
Rußland und England in Persien.	Grenzboten, Nr. 23, 3. 6. 09.
The estimation of naval and seapower standards.	U. S. M., Juni 1909.
What is the standard?	N. L. J., Juni 1909.
Flottenprogramme und Flottengesetze.	Die Flagge, 1909, Nr. 6.
Danmark Marinebudgettet 1909/10.	T. f. S., Juni 1909.
La marine devant le parlement.	M. F., 1. 6. 09.
Lettre ouverte à M. Picard, Ministre de la marine.	Ebenda.

Bildungswesen.

Torpedoskolen.	T. f. S. Norsk., 1909, Nr. 3.
Reform des Navigationsschulwesens.	Sf, 1909, Nr. 12.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Battleships and docking accommodation.	E., 21. 5. 09.
The dock problem: financial and strategical aspects.	N. M. R., 27. 5. 09.
The Baltic-Black-Sea canal.	Eg., 28. 5. 09.
A Forth to Clyde canal.	N. M. R., 3. 6. 09.
Die neuen Hafenanlagen von Antwerpen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1909, 23; E., 4. 6. 09.
Gli ancoraggi del Benadir.	Ri. M., Mai 1909.
Einiges aus der Geschichte und dem Bau des Suezkanals.	Dtsch. Bauzeitung, 1909, Nr. 47.

Sanitätswesen.

Die Militärlazarette im alten Rom.	Dtsch. militärärztl. Ztschr., 1909, Nr 11.
Über Maltafieber in Deutsch-Südwestafrika.	S. T. H., 1909, Nr. 11.

Verwaltungsangelegenheiten.

La loi d'administration.	M. d. F., 1909, Nr. 21.
Naval administration and personnel.	A. N. J., 22. 5. 09.
L'administration centrale.	M. d. F., 1909, Nr. 23.
Naval administration. 1879/85 and 1904/09 compared.	N. M. R., 17. 6. 09.

Rechtsfragen.

Zu den Ergebnissen der Londoner Seerechtskonferenz.	U., Jahrg. 11, Nr. 9; M. S., 1909, Nr. 6.
Die Reziprozität im deutschen Auslieferungsrecht.	Archiv f. öffentl. Recht, Bd. 25, S. 1.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Der Fechtsport.	M. W., 1909, Nr. 65.
Kleine Kreuzeryacht „Min Lev".	D. Y., 1909, Nr. 11.
16 m-Motor-Kreuzeryacht „Grete".	Ebenda.
Entwurf eines Hochsee-Motorkreuzers.	Das Motorboot, 1909, Nr. 11.
Kreuzer-Entwurf „Mein Wunsch" und „Nordwest II" des ersten Preisausschreibens der „Yacht".	D. Y., 1909, Nr. 12, 13.
Projet de petit yacht de croisière.	Y., Nr. 1631, 12. 6. 09.

Geschichtliches.

Le contre-amiral Linois 1761—1848.	A. Ma., 20. 5. 09.
Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte. Von D. Schäfer.	Hansische Geschichtsblätter, 1909, S. 1.
The Trafalgar roll.	U. S. M., Juni 1909.
The war with Spain in 1898: Admiral Cervera's reports and his forebodings.	Ebenda.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Drahtlose Telegraphie und Telephonie mittels ungedämpfter Wellen.	Archiv f. Post u. Telegr., 1909, Nr. 10.
Electricity as a fuel.	E., 28. 5. 09.
The function of the earth in radiotelegraphy.	Eg., 4. 6. 09.
Das neue Telefunken-System.	Elektrotechn. Ztschr., 1909, Nr. 23.

Apparat zum Empfang von radiotelegraphischen Zeitsignalen an Bord von Schiffen.	Jahrb. d. drahtl. Telegr., Bd. 2, Heft 5.
Elektro-akustische Methode zur Ermittlung von Entfernungen zur See.	Ebenda.
Researches in radiotelegraphy.	Eg., 11. 6. 09.

Nautische Fragen.

Das Gyroskop.	M. S., 1909, Nr. 6.
Sur un compas enregistreur.	Compte Rendus, Nr. 21, 24. 5. 09.
Der Kreiselkompaß.	Techn. Rundschau, Nr. 23, 9. 6. 09; Sf., 1909, Nr. 12.
Zur Frage der durch den Wind erzeugten Meeresströmungen.	A. H., 1909, Nr. 6.
Graphische Ortsbestimmungen in der Merkatorkarte.	Ebenda.
Über die Bewegung der Flüssigkeiten.	Ebenda.
Nebelsignale.	H, 1909, Nr. 24.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

La flotte marchande Belge.	R. M., April 1909.
Die bremische Handelsflotte.	H., 1909, Nr. 22.
Die Lage der Seeschiffahrt.	Die Flagge, 1909, Nr. 6.
Schiffahrt und Schiffahrtsabgaben.	Soziale Kultur, 1909, Bd. 1, S. 26.

Handels- und Verkehrswesen.

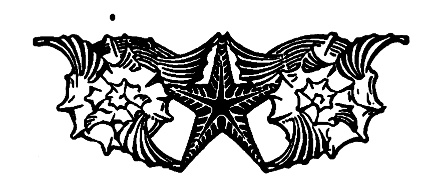
Der deutsche Außenhandel und die Handelsverträge.	Export, 1909, Nr. 20.
Il commercio italiano nel 1906.	Ri. M., Mai 1909.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die Explosion des italienischen Tauchbootes „Foca".	S., Jahrg. 10, Nr. 16.
Salvage apparatus.	Marine Engineer, Juni 1909.
Motorrettungsboote im nordamerikanischen Rettungsdienst.	Das Motorboot, 1909, Nr. 12.
Les bateaux de pêche à moteur en France.	Y., Nr. 1631, 12. 6. 09.
Die Küstenfischerei in Schantung und das koreanische Fischereigesetz.	O. L., 1909, Nr. 20.

Verschiedenes.

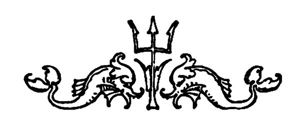
Wasserdampf als Feuerlöschmittel an Bord.	H., 1909, Nr. 21.



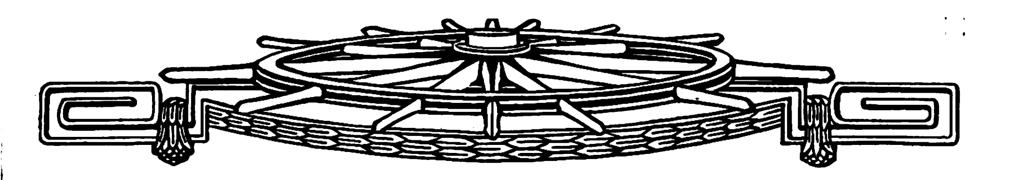
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68–71.



Die Ableitung taktischer Grundwahrheiten aus der Seekriegsgeschichte.

Bei der Betrachtung taktischer Verhältnisse vom seekriegsgeschichtlichen Standpunkt muß ein Nachteil in Kauf genommen werden. Die Lehren der Seekriegsgeschichte früherer Epochen lassen sich nicht unmittelbar auf die taktischen Formen der Gegenwart anwenden wegen der großen Wandelbarkeit dieser Formen. Eine solche direkte Übertragung selbst aus den modernsten Beispielen der Seekriegsgeschichte auf Zukunftsverhältnisse würde immer gefährlich sein. Die stete Weiterentwicklung der vorhandenen und das Auftreten neuer Kriegsmittel können ebenso wie Verschiebungen im gegenseitigen Verhältnis der personellen und materiellen Faktoren die Bewertung früherer taktischer Formen gänzlich verändern. Wenn die Taktik der Vergangenheit mit der der Gegenwart in Vergleich gestellt werden soll, so können die Unterlagen für solche Vergleiche nur dadurch geschaffen werden, daß allgemeine taktische Ausdrucksformen gewählt werden, die von den jeweiligen Waffen und Motoren unabhängig sind. Mehr als solche taktischen Grundsätze wird man von der Seekriegsgeschichte nicht erwarten dürfen; um diese Grundsätze für die Praxis der Gegenwart nutzbar zu machen, werden an sie weitere Überlegungen und praktische Versuche anknüpfen müssen.

Trotz des weiten Abstandes, der somit die Flottentaktik der Gegenwart von der seekriegsgeschichtlichen Lehre trennt, wird man letztere in ihrer Bedeutung für die Entwicklung und Richtung der modernen Taktik nicht unterschätzen dürfen, weil man sonst den einzigen festen Boden verliert, der in der Flucht taktischer Anschauungen und Meinungen Gewähr dafür bietet, daß der eingeschlagene taktische Kurs richtig ist.

Die Geschichte der Taktik zeigt an einer ganzen Reihe von Beispielen solche falschen Kursrichtungen: Die spanische Armadataktik läßt sich kaum anders als durch ein Verkennen der Überlegenheit einer wirksamen Ferntaktik über den Enterkampf erklären, da die artilleristischen und Manövriereigenschaften der englischen Schiffe den Spaniern aus den Kämpfen des Jahres 1587, „when Drake singed the Spanish King's beard“, bekannt sein mußten; der Formalismus, der seit des Duke of York Zeit die englische Taktik für ein Jahrhundert in unheilvolle Bahnen lenkte, muß der Verknöcherung taktischer Einsicht zugeschrieben werden, die als Folge allzu rigoroser

Reglementierung der Gefechtsform die geistige Regsamkeit im Offizierkorps vernichtete. In ähnlicher Weise beruhte die mechanische Nachahmung der Trafalgar-Taktik in der Zeit nach Nelson auf mangelndem Verständnis für die tieferen Grundwahrheiten der Kriegführung; mißverstandene Pietät für den großen Führer und oberflächliche Auffassung vereinigten sich hier, um die zufällige, durch besondere Umstände bedingte Gefechtsform als absolute Erfolgsursache anzusehen und in ihr den Höhepunkt taktischer Entwicklung zu verehren. Ebenso konnte die übertriebene Bewertung des Rammerfolges von Lissa der Taktik des darauf folgenden Dezenniums nur deshalb ihren Stempel aufdrücken, weil die den damaligen Erfolg begünstigenden Nebenumstände ihrem Grade nach als Erfolgsfaktoren falsch eingeschätzt wurden. Die verunglückten Versuche mit der französischen Fournierschen Taktik, namentlich der früheren Kreistaktik, sind ebenso wie die jetzt gleichfalls aufgegebenen radikalen Anschauungen der jeune école sprechende Belege für die Gefahren, die mit der Außerachtlassung solcher festen Grundlagen verbunden sind. Alle diese Beispiele lassen erkennen, wie die Taktik, obwohl auch sie nur „eine Anwendung des gesunden Menschenverstandes“ auf dieses Gebiet der Kriegführung ist, doch häufig unter Formen und Waffenwirkungen ihre Grundwahrheiten so verbarg, daß sich taktische Entwicklungen oft auf Verbesserung der Form aus der Form — unter Vernachlässigung wesentlicher Grundlehren — beschränken konnten. Zuweilen ist auch der Blick beim Aufbau der Taktik der Zukunft aus der der Gegenwart für die taktische Bedeutung von — gleichfalls in Entwicklung begriffenen — Nebenwaffen und wesentlichen Nebenumständen überhaupt verschleiert gewesen. So läßt sich in den literarischen Besprechungen des letzten Seekrieges, insbesondere der Schlacht bei Tsuschima, die Tendenz nicht verkennen, die taktische Form und einzelne Waffenwirkungen unter Außerachtlassung wesentlicher Nebenumstände als absolute Erfolgsursachen hinzustellen und dabei tieferliegende Lehren zu vernachlässigen.

Im nachstehenden soll versucht werden, einige der bedeutungsvollsten dieser tieferliegenden Grundlehren der Taktik aus der Seekriegsgeschichte abzuleiten und ihre Bedeutung für die moderne Taktik dabei anzudeuten.

Das Hauptziel der modernen Flottentaktik kann wohl kurz am besten als artilleristische Kraftkonzentration in der Form der Flügelumfassung bezeichnet werden. Tsuschima und die internationale fachmännische Literatur bezeugen dies; mag über die beste Form und den anzustrebenden Grad dieser Flügelumfassung auch Meinungsverschiedenheit bestehen, in großen Zügen ist doch der artilleristische Stellungsvorteil als taktisches Ziel das folgerichtige Ergebnis der heutigen taktischen Entwicklung, welche die taktische Form ganz in den Dienst der Schiffsartillerie gestellt wissen will und die Anwendung der übrigen Waffen diesem Ziel unterordnet. Die Beziehungen des artilleristischen Stellungsvorteils zum Enderfolg, dem Sieg in der Seeschlacht, ergeben sich aus der Erwägung, daß der Stellungsvorteil eine momentane Feuerüberlegenheit schaffen soll; diese soll dann den zeitweiligen Vorteil in eine dauernde Waffenüberlegenheit verwandeln. Diese beiden Phasen lassen sich in allen Konzentrationsschlachten, Trafalgar sowohl wie Tsuschima, unterscheiden; sie fallen praktisch zusammen mit den beiden psychologischen Hauptphasen der Seeschlacht, in deren erster sich bei beiden Parteien die Erkenntnis herausbildet, wer im ganzen genommen der Überlegene ist, während in der zweiten Phase dann die Konsequenz dieser Erkenntnis gezogen wird.



Bei Tsuschima war die erste der hier gekennzeichneten Phasen nach einer halben Stunde beendet, als die beiden russischen Spitzenschiffe aus der Linie getrieben waren; von anderen Schlachten läßt sich nach den Schlachtberichten dieser Zeitpunkt des Phasenwechsels weniger genau angeben. Bei Aboukir gehört der Moment, in dem „L'Orient" aufflog, sicher schon zur zweiten Phase; ebenso lag der Grenzpunkt beider Phasen bei Trafalgar jedenfalls weit vor dem Zeitpunkt, in dem Dumanoir sich vom Schlachtfeld entfernte. Bei Santiago de Cuba wird man die erste Phase schon mit dem Abbiegen des spanischen Flaggschiffs nach Westen als beendet ansehen müssen, wenn man überhaupt eine spanische Konzentrationsabsicht auf die der Hafeneinfahrt zunächststehenden amerikanischen Blockadeschiffe annimmt. Anderseits ergibt sich in den Segelschiffskämpfen des 17. und 18. Jahrhunderts meist eine sehr lange erste Phase, oft so lang, daß der Überlegene dann nicht mehr die Kraft hatte, die Überlegenheit zum Durchschlagen der Schlacht einzusetzen.

Bei den meisten Schlachten-Analysen handelt es sich, ohne daß dies immer bewußtermaßen zum Ausdruck kommt, um den hier als erste Phase bezeichneten Zeitraum, also um die Frage, wie die erste Waffenüberlegenheit errungen wurde, auf Grund deren dann der Enderfolg lediglich als notwendige Konsequenz sich ergeben mußte. Diese erste Phase ist demnach auch bei allen taktischen Fragen die wichtigere: ist die materielle Überlegenheit erst außer Frage gestellt, so ist die dann noch anzuwendende Taktik eine Frage niederer Ordnung. Kann die erstangewandte Taktik, die den Erstlingserfolg brachte, weiter zum Tragen gebracht werden, nun, um so besser; ist dies aber nicht möglich, so ist jede einfach auf die zahlenmäßige Waffenüberlegenheit gegründete Taktik dann genügend. Die Kämpfe nach Auflösung der russischen Ordnung bei Tsuschima, insbesondere die Umstellung Nebogatows, sind solche einfachen Anwendungen bloßer zahlenmäßiger Überlegenheit, wobei die Zahl ausschlaggebend wirkt, weil die vorangegangene Abmessung der Kräfte schon die Überlegenheit der übrigen den Erfolg beeinflussenden Faktoren erwiesen hat.

Auch bei den nachstehenden taktischen Betrachtungen soll diese erste Phase der Seeschlacht vorzugsweise im Auge behalten werden.

Es ist nicht zu leugnen, daß jede Kraftkonzentration in den Seeschlachten der Vergangenheit, insoweit sie glückte, recht erfolgreich gewesen ist; die Namen Aboukir, Trafalgar, Tsuschima genügen zum Beweise. Ehe wir aber daraus den Schluß ziehen dürfen, daß diese Taktik als Kulminationspunkt der taktischen Entwicklung überhaupt anzusehen ist und auch in der Zukunftsschlacht das Ziel des Taktikers wird sein müssen, ist doch eine nähere Untersuchung der Bedingungen, unter denen die Konzentrationstaktik in früheren Schlachten Triumphe errang, erforderlich. Diese Betrachtung läßt erkennen, daß die starke materielle Differenzierung, die bei Anwendung der Konzentrationstaktik ihren Erfolg darstellte, stets dem Umstand zu verdanken war, daß der Gegner die Konzentration garnicht oder unzureichend parierte. Das gilt beispielsweise von allen drei soeben erwähnten Konzentrationsschlachten.

Aber ist dieses Fehlen einer ausreichenden Parade ein normaler Umstand, mit dem der moderne Taktiker rechnen darf? Gewiß nicht! Seit Tsuschima — und wahrscheinlich schon früher — ist das „Crossing the T", das Flügelumfassen, den Feind auf die Mitte nehmen, die Einkreisung, die Einnahme einer „äquidistanten" vorlichen

Stellung auf das taktische Repertoir aller Seemächte gekommen; die Japaner erklären diese Taktik sogar für ein uraltes Requisit ihrer Seekriegführung. In einer Zukunftsschlacht werden also sicherlich beide Parteien dieses allgemeine taktische Ziel vor Augen haben und anderseits auf der Hut sein, Ansätze, die der Gegner zur Erreichung eines Stellungsvorteils macht, zu parieren.

Wenn wir für eine derartige Situation nach Parallelen in der Vergangenheit suchen, so drängen sich insbesondere zwei Perioden der Seekriegsgeschichte als der jetzigen taktischen Lage ähnliche Epochen auf: die Zeit der englisch-holländischen Kriege 1652 bis 1675 und die bald darauf einsetzende Zeit der sogenannten versteinerten Taktik, 1704 bis 1780. In der ersten der beiden erwähnten Epochen waren die Gruppentaktik und die Anfänge der Kiellinientaktik im großen und ganzen bei beiden Parteien dieselben, wenn auch die Zahl der Gruppen und andere Einzelheiten variierten; ebenso war das Schiffsmaterial trotz gewisser auf holländischer Seite ungünstiger Faktoren doch auch — allgemein gesprochen — taktisch gleichwertig; die Kunst der Handhabung des einzelnen Schiffes und der Flotten war auf beiden Seiten in ähnlicher Weise entwickelt. Zur Zeit der versteinerten Taktik, der Herrschaft der englischen Permanent Fighting Instructions, lagen die Verhältnisse nicht viel anders: die fortschreitende Entwicklung des Linienschiffstyps hatte auf beiden Seiten wieder gleichartige Gefechtseinheiten geschaffen; die Zahlen der Schiffe, aus denen die kämpfenden Flotten sich zusammensetzten, waren immer ziemlich, sehr oft sogar genau gleich; die Manövrierkünste und taktischen Anschauungen konnten bei solcher Gleichartigkeit des Materials und auch der Ausbildung kaum erheblichere Unterschiede aufweisen; und so sehen wir denn in beiden erwähnten Perioden die Flotten in den großen Seeschlachten unter ziemlich gleichen Verhältnissen — wenn man die verschiedenen Auffassungen der Engländer und Franzosen von der Schlacht als strategischem Element außer Betracht läßt — gleiche Formen anwenden, sowohl was die Offensive als die Parade der offensiven Bewegungen des Gegners betrifft.

Die Absicht der Offensive, die eigene Gefechtskraft auf einen Teil der gegnerischen Flotte zu vereinigen, läßt sich in der Taktik der englisch-holländischen Periode, z. B. in der Solebay-Schlacht und bei Texel, aber auch noch im Anfang der Periode der Schiff-gegen-Schiff-Kämpfe in der Mitte des 18. Jahrhunderts deutlich erkennen; jedoch schon damals wurden diese Absichten, infolge der gleichartigen taktischen Ziele und Anschauungen auf beiden Seiten, meist pariert, und diese stete Parade jedes Ansatzes zur Erreichung eines Stellungsvorteils mußte schließlich die Überzeugung bringen, daß die Erreichung taktischer Stellungsvorteile überhaupt unmöglich sei. Das Ergebnis dieser Überzeugung war dann folgerichtig der planmäßige Verzicht auf das langwierige und fruchtlose Manövrieren um den Stellungsvorteil und somit auf die taktische Kraftkonzentration, die sich eben erfahrungsmäßig nicht verwirklichen ließ. Die Taktik schied damit als ausschlaggebender Erfolgsfaktor eigentlich aus; in den diese Periode charakterisierenden Kämpfen Schiff gegen Schiff blieben die Einzelschiffsausbildung und eine etwaige materielle Überlegenheit der Gefechtseinheiten die den Enderfolg hauptsächlich beeinflussenden Elemente. Der Entwicklungsgang der englischen Permanent Fighting Instructions des 18. Jahrhunderts spiegelt diese durch die Gleichheit der taktischen Verhältnisse dem Flottenführer aufgezwungene Resignation deutlich wider.



Das innere Wirken, die fruchtlose, sich in Ansätzen und Paraden aufreibende taktische Arbeit in den Kämpfen, die dieser taktischen Resignations-Periode vorangehen und sie einleiten, zeigt sich beispielsweise in der ersten größeren Seeschlacht der letzterwähnten Periode, der von Malaga am 24. August 1704, sehr klar. Beide Flotten waren an Zahl der Schiffe genau gleich, je 51 Schiffe stark; die englisch-holländische Spitze überlappte die französische bei Beginn des laufenden Gefechts um ein Schiff; um die Gefahr des Doubliertwerdens zu verhindern, segeln die französischen Spitzenschiffe auf; dieses Aufsegeln wird nun wieder von den Alliierten als Gefahr angesehen und durch gleiches Aufsegeln pariert. Hierdurch entsteht eine Lücke zwischen alliierter Vorhut und Mitte, die der französische Flottenchef zum Durchbruch benutzen will; aber seine Schwenkung auf die alliierte Flotte zu wird durch das Enfilierfeuer der englischen Mitte verhindert. Im weiteren Verlauf des Gefechts kann der französische Flottenchef eine durch sein Geschützfeuer geschaffene Lücke nicht zum Durchbruch ausnutzen, weil der englische Vorhutsadmiral durch ein vielbewundertes Manöver — Zurückgehen über den Achtersteven — die Lücke rechtzeitig schließt. Das tatsächliche Ergebnis aller dieser Ansätze und Paraden war ein mehrstündiges laufendes Gefecht, das, obwohl hartnäckig geführt, doch unentschieden blieb; Schiffe wurden auf keiner Seite verloren. Sollte sich nicht in diesem steten Ringen um taktische Vorteile, dessen Endergebnis das laufende Gefecht, Schiff gegen Schiff, bildet, der Verlauf einer Zukunftsschlacht zwischen taktisch gleichgeschulten Flotten widerspiegeln?

Worin bestanden nun im allgemeinen die materiellen Erfolge während der geschilderten taktischen Situationen? Wenn wir die eben gekennzeichneten Epochen mit anderen vergleichen, so ergibt sich ein geradezu überraschendes Manko an entscheidenden Erfolgen in den beiden Perioden; die Schlachten verlaufen trotz erbitterten Kämpfens — man denke an die Viertageschlacht im Juni 1666 — merkwürdig resultatlos. Ungeachtet der großen Schiffszahlen in diesen Kämpfen sind die Schiffsverluste nicht hoch; die Flotten sind meist beide am Schluß der Schlacht erschöpft und unfähig, weiter zu kämpfen; sie trennen sich beiderseits gern, um aber nach meist recht kurzer Zeit, oft nur einigen Tagen, spätestens einigen Wochen, wieder auf dem Plane zu stehen, bereit zur Fortsetzung des Kampfes. Diesen geringwertigen taktischen Erfolgen entsprechen auch die strategischen. Die Schlachtenergebnisse sind nicht die unmittelbaren Ursachen der Beendigung des Krieges; meist liegen diese Ursachen für den Friedensschluß auf anderem als taktischem Gebiet, in Rücksichten auf die Finanzlage, den Seehandel, auf politische Verwicklungen und innere Schwierigkeiten.

Die Ursache dieser geringen taktischen Erfolge ergibt sich ohne weiteres aus den vorher geschilderten Verhältnissen. Bei der Gleichartigkeit des Materials, der Taktik und der Ausbildung auf beiden Seiten leiden sowohl die Offensivwaffen als auch die Motoren beider Flotten durch den Kampf in ungefähr gleicher Weise; nur der Rest dieses gegenseitigen Subtraktionsexempels, das geringe Plus, das durch Zufälligkeiten oder durch die nur ganz allmähliche Wirkung eines auf der einen Seite etwas günstigeren Erfolgsfaktors geschaffen wird, stellt das taktische Ergebnis der Schlacht dar.

Die Parallelität der taktischen Verhältnisse damals und heute drängt zu der Annahme, daß in einer Zukunftsseeschlacht zweier auf ähnlicher Stufe der taktischen Anschauungen stehenden Gegner der taktische Erfolg der Schlacht wie damals nur gering sein

kann: Reduzierung beider Flotten in ähnlichem Maße mit allen Konsequenzen dieses taktischen Ergebnisses auf strategischem und politischem Gebiet. Gewiß würden dem Sieger in solchem Ringen eine Reihe ideeller Vorteile zufallen, Steigerung des Ansehens bei Neutralen, Aufrechterhaltung der Waffenehre, der Ehre der Flagge; aber Duelle mit solchen ideellen Zielen im Hintergrund, wie sie beispielsweise Tromp und Spragge 1673 ausfochten, sind doch heutzutage nicht mehr am Platz; die Auffassung des Krieges als Fortsetzung der Politik mit andern Mitteln, die Kostspieligkeit dieser Mittel und die Schwierigkeit ihres Ersatzes drängen vielmehr dazu, möglichst direkt dem Endziel zuzustreben, das doch nur auf der Unterlage errungener, greifbarer Vorteile erreichbar ist. Je mehr mit der technischen Steigerung der Waffenintensitäten die Spannung der beiden sich in der Seeschlacht gegenüberstehenden Kräftepole wächst, umsomehr wird das Ideal des Flottentaktikers und des Strategen die Nelsonsche annihilation-Schlacht werden, die so große materielle Differenzen schafft, daß die eigene Flotte möglichst intakt, jedenfalls noch gefechtskräftig bleibt, während die feindliche aufhört, als Kampfdrohung zu existieren.

Wenn die Seekriegsgeschichte die Frage, wie solche entscheidenden Erfolge erzielt werden, beantworten soll, so wird die Betrachtung und Analyse früherer Seeschlachten sich nicht auf solche Schlachten beschränken dürfen, in denen taktische Kraftkonzentrationen in irgend einer Form angewandt wurden. Schon die doch nicht wegzuleugnende Tatsache, daß große Schlachtenerfolge auch ohne Konzentrationstaktik errungen wurden, legt den Gedanken nahe, daß diese Taktik nur den Spezialfall eines allgemeineren Grundgedankens darstellt, daß somit neben der Konzentrationstaktik noch andere taktische Methoden existieren, die mit jener auf gemeinsamem, gleich solidem Unterbau ruhen. Tatsächlich ist, wenn für alle großen entscheidenden taktischen Erfolge eine gemeinsame Grundursache angegeben werden soll, dies nur durch eine allgemeinere Fassung des der Konzentrationstaktik zugrunde liegenden Gedankens möglich, daß nämlich solche entscheidenden Erfolge dadurch bedingt sind, daß die eigene Waffenwirkung möglichst groß gemacht, die gegnerische möglichst klein gehalten wird. Auch ohne Beweisführung kann dieser Satz als Axiom hingenommen werden; ist er doch kaum etwas anderes als eine veränderte Ausdrucksweise für die Tatsache der starken Kräfte-Differenzierung zugunsten der eigenen Streitmacht.

Mannigfache Beispiele, die uns die Seekriegsgeschichte vor Augen führt, zeigen nun, daß die materiellen Mittel, die eine starke Überlegenheit der Waffenwirkung auf einer Seite geschaffen haben, sich in zwei große Gruppen gliedern lassen, je nachdem, ob der Sieger seinen entscheidenden Erfolg der Anwendung gleichartiger Waffen, also insbesondere seiner Artillerie einem ebenfalls die Artillerie als Entscheidungswaffe benutzenden Gegner gegenüber, verdankt, oder ob ungleichartige Waffen gegeneinander stehen.

Bei der ersterwähnten Reihe von seetaktischen Erfolgen gelang es der einen der beiden mit gleichartigen Waffen kämpfenden Parteien auf irgend eine Weise ihre Offensivwaffen besser zur Geltung zu bringen als der Gegenpartei. Das ist nicht immer eine Kraftkonzentration nach heutiger Auffassung gewesen, bei der ein Stellungsvorteil eine überlegene Zahl eigener Waffen einer kleineren Zahl feindlicher Waffen gegenüberstellte, während der andere Teil der feindlichen Waffenwirkung infolge dieses Stellungsvorteils unwirksam blieb. Wir sehen vielmehr diese Waffenüberlegenheit sich

auch auf andere Momente, so insbesondere bei den Artilleriegefechten auf besseres Geschützmaterial und bessere Schießausbildung, gründen. Die Yalu-Schlacht 1894 und Tsuschima zeigen dies. Die Wirkung der sogenannten Koffer, wie sie Ssemenow beschreibt, muß nach diesen Schilderungen neben der allgemein auf japanischer Seite besseren Artillerieausnutzung das ausschlaggebende Moment für die russische Niederlage gewesen sein, während die japanische Konzentrationstaktik nur als Zusatz-Moment einzuschätzen sein wird. Das Abkämmen der russischen Spitzenschiffe wird mehr als Folge der guten japanischen Geschoßwirkung am Ziel, allenfalls der wirksamen Feuerkonzentration, die durch die geringe Wirkung der russischen Geschosse ermöglicht wurde, anzusehen sein, nicht eigentlich als Ergebnis einer tatsächlich durchgeführten Flügelumfassung.

Der besseren Schießausbildung muß man auch in den Nelsonschen Erfolgen unter den ausschlaggebenden Erfolgsfaktoren einen hervorragenden Platz einräumen. Das Enfilierfeuer beim Durchbruch der englischen Schiffe durch die alliierte Schlachtlinie bei Trafalgar, durch das beispielsweise „Victory" 400 Mann und 20 Kanonen des „Bucentaure" gleich bei Beginn des Kampfes außer Gefecht setzte, findet kein Gegenstück in irgend einer Artillerieleistung eines französischen oder spanischen Schiffes, obwohl im Verlaufe des Gefechts auch englische Schiffe öfters enfiliert wurden. Diese und viele andere Beispiele der Seekriegsgeschichte lassen erkennen, daß eine den Erfolg verbürgende Kraftüberlegenheit auch in der einzelnen Gefechtseinheit konzentriert sein kann, und daß es in der Kette von Momenten, die eine solche überlegene Waffenwirkung des Einzelschiffs dem einzelnen Gegner gegenüber bedingen können, zahlreiche Glieder gibt, deren jedes unter Umständen die Gesamtwirkung in einem für den Enderfolg sehr wesentlichen Grade beeinflussen kann. Man denke beispielsweise an die vielen ungünstigen Beeinflussungen der Treffwahrscheinlichkeit, die durch Einwirkung von Sonne, Scheinwerferlicht, Rauch, Spritzer, Gase, Überanstrengung auf das Auge des Schützen hervorgerufen werden können.

Größer aber als die Zahl der mit gleichartigen Waffen erfochtenen entscheidenden Siege ist die Zahl jener Schlachten, in denen andersartige Waffen den Ausschlag gaben.

Auf solche Ursachen lassen sich die vielen Erfolge in den Seeschlachten der altrömischen Marine zurückführen, in denen neue Kriegsmittel — der Corvus, Harpax, die Enterhaken — auftraten; das seeungewohnte, aber mit scharfem Blick für die wesentlichen Erfordernisse erfolgreicher Kriegführung begabte Volk fand in diesen Neuerungen ein Auskunftsmittel, das dem materiell Schwächeren das Hinüberspielen der Entscheidung auf ein anderes Gebiet ermöglichte, und zwar ein Gebiet, auf dem die eigene Streitmacht gleiche oder sogar überlegene Aussichten auf Erfolg besaß. Auch die englische Kampfweise Drakes der spanischen Armada gegenüber, bei der das Artilleriefeuer und in Verbindung damit die bessere Manövrierfähigkeit der englischen Schiffe die Spanier an der Anwendung ihrer einzigen Waffe, des Enterkampfes, hinderte, läßt erkennen, wie Alter und Tradition einer Seemacht, auf der einen Seite gewiß unbestreitbare Vorteile, doch anderseits die Gefahr mit sich bringen, bei allzu konservativem Bewahren alter taktischer Formen sich plötzlich Neuerungen gegenüberzusehen, denen diese alten Formen nicht mehr gewachsen sind. Die junge, aufstrebende, durch keine traditionelle Fessel eingeschränkte englische Seemacht fand hier in der Manövrier-

überlegenheit das Mittel, die spanische, noch an der alten Galeerenfechtweise klebende Gefechtstaktik auszuschalten, ebenso wie sie durch geschickte Ausnutzung der Umstände vor der Schlacht bei Gravelines die Armada durch einen Branderangriff überraschen und in Verwirrung bringen konnte. Die Seekriegsgeschichte zeigt noch viele Illustrationen desselben Grundgedankens: es sei hier nur an das Granatfeuer bei Sinope 1853, die Panzerbatterien von Kinburn 1855, den Erfolg des „Merrimac" am 8. März 1862 und den Rammerfolg von Lissa 1866 erinnert.

Wo in diesen Fällen die materiellen Differenzen nach der Schlacht zwar nicht erheblich waren, wie bei Lissa, lag das entscheidende Moment darin, daß dem besiegten Gegner die Überzeugung aufgedrängt wurde, daß er mit seinen Streitmitteln keine Aussicht auf Erfolg habe, eine Überzeugung, die eine solche Flotte trotz materieller Weiterexistenz doch tatsächlich als Kriegsdrohung ausschaltete, wie dies beispielsweise auch mit der chinesischen Flotte nach der Yalu-Schlacht 1894 geschah.

Die Waffe, die in den angeführten Kämpfen den entscheidenden Erfolg brachte, vermochte in allen diesen Fällen die Wirkung der traditionellen, althergebrachten Waffe des Gegners abzuschwächen und die eigene Wirkung voll auf den Gegner zur Anwendung zu bringen. Wenn diese Bedingung nicht erfüllt wird, sondern die Offensivwirkung einer taktischen Neuerung — der Normaltaktik gegenüber — direkt geschmälert wird, wie dies bei den taktischen Versuchen des Admirals Fournier der Fall war, dann läßt sich naturgemäß auch von der Neuerung kein taktischer Vorteil erwarten.

Aus den angeführten Beispielen ergibt sich also, daß es eine ganze Reihe von taktischen Mitteln und Formen gibt, die in ausschlaggebender Weise entscheidende taktische Erfolge gezeitigt haben, indem sie Waffenüberlegenheit auf der einen, bei ungenügender Parade auf der andern Seite schufen.

Aus der Vielheit dieser materiellen Ursachen für entscheidende Schlachtenerfolge muß gefolgert werden, daß die Art der Waffe oder der taktischen Form nur Erfolgsursache zweiter Ordnung gewesen ist; der allen diesen Fällen gemeinsame tiefere Grund für die Untätigkeit des Besiegten, welche die Waffe oder taktische Form des Siegers in so vollständiger Weise zur Geltung kommen ließ, muß auf einem andern, und zwar auf moralischem Gebiete gesucht werden und läßt sich kurz als die Wirkung der Überraschung kennzeichnen. Dieser Faktor ist in jedem der vorerwähnten Fälle ohne Zwang deutlich nachweisbar.

Solche Überraschungen sind durchaus nicht etwa lediglich auf die Seeschlachten entlegener Zeiten beschränkt, in denen der primitive Stand des Nachrichtenwesens sie allerdings begünstigte. Neben den Anwendungen neuartiger Waffen und Einrichtungen bei den altrömischen Flotten, neben Drakes für die Armada so verhängnisvoller Artillerietaktik stehen die Beispiele der Rammtaktik Tegethoffs und der die Russen überraschenden japanischen Artilleriewirkung im letzten Kriege. Ja — um bei diesem letzten Beispiel moderner Seekriegführung stehen zu bleiben — selbst die japanische Konzentrationstaktik bei Tsuschima muß als ein solches überraschendes Moment bezeichnet werden, obwohl diese Taktik bei allen führenden Marinen, welche die Linientaktik als Grundlage angenommen hatten, schon längst Gemeingut aller Taktiker geworden war. Man muß also einen besonderen Tiefstand der russischen flottentaktischen Anschauungen

in dieser Schlacht zur Erklärung des japanischen Erfolges annehmen; fast scheint es, als sei der Kernpunkt dieser taktischen Fehler in der nicht genügenden Vertiefung in das Wesen der Seekriegführung, in der mechanischen Übernahme von Formen und Grundsätzen zu suchen, für deren Anwendbarkeit und Grenzleistungen kein volles Verständnis vorhanden war; der Gedanke: „N 23° O, Kurs auf Wladiwostok" hätte sonst anderen, rein taktischen Überlegungen weichen müssen, sobald die Schlacht als unvermeidlich erkannt war. Die russischen Bewegungen während der Schlacht können kaum anders als instinktive, dem Zwange der japanischen Artilleriewirkung nachgebende Abwehrversuche genannt werden; bei besserer taktischer Übersicht und Leitung hätte wohl die Parade der japanischen Umfassungsansätze, das Abbiegen, vorbeugend und dadurch für die russischen Schlußschiffe günstiger gestaltet werden können. Jedenfalls war die Spannungsdifferenz zwischen den beiden Gefechtskräften hier weniger durch ein erhebliches Plus auf japanischer Seite, als durch das russische Minus bedingt.

Daß die beiden erwähnten Momente, die bessere Geschoßwirkung und die — im Vergleich zu der russischen — bessere taktische Schulung der Japaner, Momente, die Admiral Togo also bereits in die Schlacht hineinbrachte, tatsächlich die Hauptursachen des japanischen Erfolges darstellen, läßt sich trotz der wenigen authentischen Nachrichten über diese Schlacht jetzt doch endgültig erkennen. Allerdings ist aus dem siebenphasigen Operationsplan des Admirals Togo zu schließen, daß der Grad des Erfolges, den die Tagschlacht vom 27. Mai erzielte, auch ihn überraschte, daß er sich dieses Ergebnis der Tagschlacht mehr als bloße Vorbereitung für den Nachtangriff der Torpedoboote gedacht hatte; aber dessenungeachtet muß die Ausnutzung der gegnerischen Schwächemomente und das Zurgeltung-Bringen der japanischen Stärkemomente, wie solche dem japanischen Flottenführer aus der Schlacht vom 10. August 1904 bekannt waren, als beabsichtigte und durch die vorangegangenen Ereignisse genügend begründete und somit den Grundsätzen der Seekriegführung voll entsprechende Taktik angesehen werden.

Abgesehen von derartigen Momenten, die schon in die Schlacht hineingebracht wurden, beruht auch eine ganze Reihe seetaktischer Erfolge auf der Anwendung einer vom Gegner nicht erwarteten Angriffsart. Aboukir und Lissa mögen hier hervorgehoben werden. Der letzte Seekrieg hat solche überraschenden Angriffsarten, wenn man von der rücksichtslosen und großzügigen Verwendung der Mine absieht, weniger gebracht, obwohl Mittel dazu, wie das Torpedoboot und das Unterseeboot, wohl zur Verfügung gestanden hätten. Die Erklärung für dieses Manko, soweit die russische Partei dabei in Frage kommt, wird in denselben Ursachen zu suchen sein, die auch für die Nichtausnutzung vieler anderer Erfolgsmöglichkeiten geltend gemacht werden.

Der japanische Torpedobootsangriff vom 8. Februar 1904 und die anderen gelegentlichen Erfolge dieses Krieges, die auf der Explosionswirkung der Minen- und Torpedoladung beruhen, lassen nun erkennen, daß diese Wirkung dadurch, daß sie die Gefechtsfähigkeit einer gegnerischen Gefechtseinheit schon bei einmaligem Treffen in Frage stellt, in taktischer Beziehung die Artilleriewirkung, die ja ihrer Natur nach Entscheidungen nur durch Häufung von Einzelwirkungen erzielen kann, zu überbieten vermag. Da anderseits die Artillerie nicht nur durch die zahlenmäßige Überlegenheit von Geschützen, wie sie bei einem artilleristischen Stellungsvorteil auftritt, sondern auch durch überlegene Geschoßwirkung, Feuergeschwindigkeit und Treffsicherheit — man denke an Jurien de

la Gravières Angabe über die dreifache Feuerüberlegenheit der Engländer bei Trafalgar — entscheidende Erfolge erzielen kann, so geht aus diesen seekriegsgeschichtlichen Tatsachen ohne weiteres hervor, daß die Kraftkonzentration in der Form, wie sie die Japaner bei Tsuschima anzuwenden versuchten, nämlich die Form, für welche die englische Fachliteratur den Ausdruck „crossing the T“ erfunden hat, nur als Teil in den größeren Rahmen einer Reihe von koordinierten taktischen Erfolgsfaktoren gehört, keinesfalls aber als das A und O der modernen Taktik überhaupt angesehen werden darf.

Die Seekriegsgeschichte zeigt übrigens auch, daß gerade der reinen artilleristischen Konzentrationstaktik nur sehr wenige entscheidende Erfolge zu verdanken waren. Wo eine Konzentration wenigstens teilweise gelingt, wie bei Aboukir und Trafalgar, da spielen noch andere wichtige Momente als Erfolgsursachen mit; wie gering anderseits die Aussichten sind, solche Konzentration selbst unter günstigen Verhältnissen voll anzubringen, zeigt außer Aboukir und Trafalgar Rodneys berühmte Aktion vom 17. April 1780. In Rodneys Aktion vom 12. April 1782, wo die Kraftkonzentration durch eine Zufälligkeit, den Windwechsel während der Schlacht, ermöglicht wurde, war die rasche, energische Ausnutzung dieser Zufälligkeit auf englischer Seite und das Fehlen jeder Parade bei den dadurch überraschten Franzosen die Ursache des Gelingens.

Diese geringe Anwendbarkeit der artilleristischen Kraftkonzentration in allen Fällen, in denen es nicht gelang, den Gegner zu düpieren, zu überraschen, erklärt sich aus dem hohen Grade von Aufmerksamkeit, der allen Bewegungen zugewandt wurde, die der Hauptwaffe eine Überlegenheit verschaffen konnten, wodurch dann eben die für eine ausschlaggebende Wirkung so wesentliche Überraschung erschwert wurde. Nur wo ein taktischer Tiefstand, wie bei Tsuschima oder Trafalgar, diese erwähnte Gegenwirkung schwächte, haben Konzentrationsabsichten Erfolge gezeitigt; bei ebenbürtiger taktischer Schulung des Gegners dagegen sanken die Erfolgsmöglichkeiten sehr stark, und zwar umsomehr, als gerade bei dieser taktischen Methode eine erhebliche Zeit erforderlich ist, um die Vorteile einer artilleristisch günstigen Stellung zu einem taktischen Erfolg auszunutzen.

Ebenso wie allgemeine Schwächen eines Gegners oft Anhaltspunkte für taktische Überraschungen vermittelten, so haben auch — man kann wohl sagen, noch öfter — einzelne taktische Fehler während der Schlacht und Zufälligkeiten solchen Anstoß zur Anwendung überraschender und daher vom Gegner nicht wirksam parierter Taktik gegeben.

So richtig der Satz auch ist, daß man bei Vorüberlegungen über die taktische Handlungsweise dem Gegner das Richtige, für ihn selbst Günstigste zutrauen und demgemäß disponieren soll, so sicher ist es doch anderseits, daß Gefechtslagen vorkommen werden, in denen sich der Gegner Blößen geben wird, die zu erkennen und auszunutzen von höchster Bedeutung für den taktischen Enderfolg werden kann. Führergenies werden die zu solcher Ausnutzung erforderlichen intellektuellen und Charaktereigenschaften kraft ihrer besonderen Veranlagung besitzen. Aber Tsuschima hat gezeigt, daß die Führung in der Schlacht nicht stets beim Flottenchef oder dessen berufenen Vertretern bleibt, sondern daß jeder Kommandant in die Lage kommen kann, gegnerische Fehler schnell erkennen und für ihre Ausnutzung sorgen zu müssen. Die Seekriegsgeschichte weist in jeder Schlacht, für die ausführliche Berichte vorliegen, derartige Fehler nach, sowohl solche, die vom Gegner ausgenutzt wurden, als auch solche, deren Aus-

nutzung unterblieb. So war beispielsweise die Trennung der französischen Division unter D'Estrées vom Gros bei Beginn der Schlacht vor der Southwoldbay am 7. Juni 1672 zweifellos ein grober taktischer Fehler, der aber anscheinend vom holländischen Flottenführer nicht voll ausgenutzt wurde, als er zur Bindung dieses abgetrennten gegnerischen Flottenteils eine gleichstarke Division von seiner Flotte ablöste; hätte er diese Bindung mit einem kleineren Detachement ermöglicht, wie dies Mahan in seiner Schlachtdarstellung, entgegen zuverlässigen Quellen, annimmt, so hätte eine Ausnutzung dieses Fehlers durch Kraftkonzentration und Bindung vorgelegen.

Ebenso wie Fehler haben auch oft Zufälligkeiten aller Art Gelegenheit zu überraschender taktischer Initiative gegeben. Eine Gruppe solcher Zufälligkeiten, besonders der Einfluß von Wind und Sonne, Nacht, Nebel und der verschiedenen Grade der Unsichtigkeit, von verschiedenen Seeverhältnissen, Beschränkungen des freien Seeraumes u. dgl., hat häufig, wenn auch nicht immer bewußt und absichtlich benutzt, Schlachtenerfolge entscheidend beeinflußt. Es möge nur an den Einfluß der Dünung oder starken Seeganges erinnert werden: geringe Treffwahrscheinlichkeit und Feuergeschwindigkeit, schlechte Beobachtung der Geschoßaufschläge namentlich auf große Entfernungen, Einströmen des Wassers in tiefliegende Schußlöcher beim Schlingern. Sowohl bei Trafalgar als auch bei Tsuschima spielten solche Verhältnisse eine wichtige Rolle, wenn es sich auch der nachträglichen Kritik entzieht, inwieweit die Ausnutzung dieser Zufälligkeiten auf Absicht des Siegers beruhte. Die in unseren nordischen Meeren so häufig wechselnden Sichtigkeitsverhältnisse haben bei sehr vielen großen Seeschlachten in diesen Meeresteilen den Gang und die Beendigung des Kampfes entscheidend beeinflußt und scheinen für eine sich defensiv verhaltende Flotte, die sich also den Moment des Angriffs wählen kann, als taktisch ausnutzbares Erfolgselement bedeutungsvoll. Allerdings fordern alle diese und viele andere Zufälligkeiten zu ihrer richtigen Ausnutzung ebenso wie taktische Fehler der Gegner einen geschulten Blick und Energie der Initiative; die Zufälligkeit selbst spielt nur die bescheidene Rolle des Anstoßes, der die geniale Taktik auslöst. Windänderungen während der Schlacht sind häufig aufgetreten, aber selten sind sie zu so entscheidenden taktischen Bewegungen ausgenutzt worden wie am 12. April 1782 von Rodney zu dem berühmten Durchbruchmanöver. Ist ein solches Führergenie vorhanden, so kann auch heute noch eine Nebelbank das Schlachtenglück und damit die politischen Geschicke zweier Staaten entscheidend beeinflussen, wie dies erst das kürzlich beendete große englische Sommermanöver — wenn den Zeitungsnachrichten darüber Glauben geschenkt werden darf —, zur Darstellung gebracht hat.

Die Wichtigkeit der Überraschung als seetaktischen Erfolgsfaktors läßt sich übrigens auch aus einem Vergleich mit den Bedingungen der Landkriegführung ableiten. Auch in großen Landschlachterfolgen ist das Moment der Überraschung als Kern der erfolgreichen taktischen Form leicht nachweisbar, so z. B. in der Anwendung der schiefen Schlachtordnung Friedrichs des Großen und der Massierungstaktik Napoleons. Clausewitz gibt in seinem Kapitel über die Überraschung einige wirkungsvolle Beispiele, selbst für strategische Verhältnisse, sagt dann aber: „In der Taktik ist die Überraschung weit mehr zu Hause, aus der ganz natürlichen Ursache, daß alle Zeiten und alle Räume kleiner sind.“ Die Seekriegsgeschichte läßt nun erkennen, daß dieser Grund

für die Seekriegführung in erhöhtem Maße zutrifft, sowohl was taktische Bewegungen und deren Paraden als auch Schnelligkeit der Waffenwirkungen angeht. Es gibt wahrscheinlich wenige Landschlachten, bei denen der Erfolg so von Sekunden abhängig war wie bei Mobile, als Farragut sein „Damn the torpedoes; go ahead“ ausrief, oder in denen die Entscheidung, wie bei Tsuschima, nach einer halben Stunde gefallen war. Die Entschließung zum Handeln wird in der Seeschlacht meist schneller getroffen werden müssen als in der Landschlacht, und eine Initiativtaktik, die den Gegner in schwierige Entscheidungen hineinzwingt, wie sie Nelson bei Aboukir und Trafalgar oder Tegethoff bei Lissa anwandte, wird daher auch häufiger falsche oder nicht rechtzeitige Entscheidungen veranlassen. Zeigt Tsuschima, daß schon das Fehlen einer taktischen Oberleitung die Initiative und entscheidende Bewegungen hintanhält, so läßt sich wohl ohne weitere Beweisführung der Satz verteidigen, daß ein die ganze Flotte zu falschen taktischen Maßnahmen zwingendes, falsch arbeitendes „brain of the fleet“ noch unheilvoller wirken muß. Die Aktionen Matthews, Byngs und Villeneuves zeigen deutlich, wie die falsche taktische Anschauung eines Führers die offensive Tätigkeit einer ganzen Flotte oder wesentlicher Flottenteile lähmen kann. Unterstützt wird die Wirkung solcher überraschenden Initiativtaktik durch die Nervenanspannung, die sich gerade in den modernsten Kriegen deutlich nachweisen läßt. Die teilweise der Komik nicht entbehrenden falschen Alarmmeldungen, welche die amerikanische Blockadeflotte vor Santiago de Cuba in Atem hielten, und der Hull-Zwischenfall im letzten Seekriege lassen einen Schluß zu, wie ungünstig diese Nervenanspannung einem mit starker Jniative begabten Gegner gegenüber die Entschließungen beeinflussen muß, wenn damit zu rechnen ist, daß jeden Augenblick eine überraschende, unerwartete Angriffsart alle Berechnungen und taktischen Absichten über den Haufen werfen kann.

Wie kurz die für die maßgebenden taktischen Entschlüsse oft nur vorhandene Zeit bemessen ist, läßt sich aus einzelnen Episoden der Schlacht bei Tsuschima erkennen. Als Togo bei Beginn der Schlacht sein Hauptgeschwader die bekannte scharfe Schwenkung von südwestlichem auf östlichen Kurs machen ließ, da dauerte der günstige Moment für die Russen zu einem Anfangserfolg 12 Minuten, und bei dem Torpedobootsangriff auf Nebogatows Flaggschiff am Abend der Schlacht, wobei nur ein schnelles Ruderlegen einen aus nächster Nähe abgegebenen Torpedoschuß abwehrte, entschieden Sekunden über Sein oder Nichtsein einer Gefechtseinheit.

Aus solchen Erwägungen heraus wird man dem Überraschungsfaktor in der Seetaktik, trotz des Fehlens von Geländedeckungen, doch ungleich höhere Wirksamkeit zusprechen müssen, als ihm schon von Clausewitz für die Landschlacht zugebilligt wird, in der die Entwicklung aus der Tiefe, das Arbeiten mit Reserven die taktische Entscheidung weit mehr auf einzelne, hintereinander folgende Teilmomente aufbauen.

Der Einfluß vorstehender Ausführungen über die aus der Seekriegsgeschichte sich ergebenden taktischen Grundsätze auf die moderne Taktik würde folgerichtig sein, daß die Anschauung, das Ziel der gefechtstaktischen Entwicklung müsse eine bestimmte rezeptartige Normaltaktik sein, welche die Hauptwaffe, die Artillerie, auch in jedem Falle als Entscheidungswaffe angewandt wissen will, verlassen werden müßte. Um unter bestimmten, gegebenen Umständen in der ersten Phase der Entscheidungsschlacht das Höchste zu leisten, muß die Taktik anpassungsfähig, vielseitig sein. Diese Vielseitigkeit verbürgt gleichzeitig

den höchsten Nutzeffekt der in einer Flotte konzentrierten Offensivkraft. Nelsons Wort: „Close with a Frenchman, but outmanoeuvre a Russian“ beweist, daß auch ihm taktische Anpassung an äußere, den Erfolg begünstigende Umstände nicht eine für alle Fälle passende Normaltaktik als Ideal galt. Ansätze zum Schematismus, wie sie sich in langer Friedensarbeit häufig herausbilden, haben noch stets im Ernstfall unheilvoll gewirkt. Wie York im Jahre 1806 dem Formenwesen der preußischen Armee die Anschauung von der überwiegenden Bedeutung des Verständnisses für das Wesen der Kriegführung entgegenstellte, das die richtige Form in jedem gegebenen Falle leicht findet, wie er jede taktische Form in Berücksichtigung der als Erfolgsfaktor stets wesentlichen Geländebeschaffenheit gewählt wissen wollte, so muß auch die Seetaktik, wenn sie höchste Leistungen erreichen will, nichts Absolutes schaffen wollen, sondern alle Formen in Beziehung zu den jeweiligen Nebenumständen des Ernstfalles, Schwächen und Fehlern des Gegners sowie Zufälligkeiten bringen und diese dadurch dem Enderfolg mit dienstbar machen.

Die technische Entwicklung der Seekriegswaffen bringt es mit sich, daß die Dauer der Seeschlacht immer kürzer werden muß. Eine Viertageschlacht, in der unter Ausnutzung aller Waffen hartnäckig gekämpft wird, wäre unter heutigen Verhältnissen undenkbar; Tsuschima zeigt vielmehr, daß im Seekriege der Zukunft eine Entscheidungsschlacht von wenigen Stunden Dauer als wahrscheinlich anzunehmen ist, und daß sich die entscheidende erste Phase einer solchen modernen Schlacht auf eine Stunde, vielleicht weniger konzentrieren wird. Es ist ohne weiteres klar, daß dieser Entscheidungskampf der ersten Phase volle Ausnutzung aller sich dann bietenden günstigen Umstände erfordert. Bei Tsuschima sehen wir trotz der ungünstigen Lage bald nach Beginn des Gefechts auf russischer Seite keine Versuche, in dieser bedeutungsvollen ersten Gefechtsstunde eine jenen Umständen Rechnung tragende Taktik anzuwenden — abgesehen von dem verspäteten und nur als instinktmäßiges Abwehrmanöver aufzufassenden Abdrehen. Die ganze Wucht eines downright fighting wurde hier vielmehr dem personellen und materiellen Faktor aufgebürdet; die russische Taktik hat keinen Teil an den Versuchen, die Entscheidung aktiv zu beeinflussen.

Daß die artilleristische Einleitung dieser Schlacht einer Taktik wie der vorstehend angedeuteten durchaus nicht hinderlich gewesen wäre, sei hier noch besonders hervorgehoben: Die Anwendung der Überraschung in der Seeschlacht bedingt keineswegs eine gänzlich neue, ungewohnte Taktik; das Manöver auf die Artillerie hätte durchaus die Grundform bleiben können, aus der heraus sich die überraschende Taktik bei günstiger Gelegenheit entwickeln konnte. Gerade solche Kombinationen althergebrachter Taktik mit Neuerungen oder unerwarteten taktischen Formen haben sich in Entscheidungsschlachten oft als besonders wirksam erwiesen: die alte Taktik, die die Rolle des Deckmittels für die Überraschung spielt, zwingt den Gegner in die althergebrachte Form, mit der die Überraschung rechnet. In der alten Segelschiffstaktik wurden beispielsweise Branderangriffe in dieser Weise durch die Schiffsartillerie gedeckt, und schon Alonso de Chaves will 1530 in seinem „Seemannsspiegel“ zur Deckung überraschender Manöver den Pulverrauch benutzt wissen. Die alten Taktiker des 17. Jahrhunderts haben für diese hinhaltende, den Entscheidungsschlag deckende und vorbereitende Tätigkeit der Artillerie einen eigenen Ausdruck erfunden: „Die und die Schiffe »amüsierten« den Gegner“, heißt es oft, „während der Hauptangriff an anderer Stelle sich vorbereitete.“

Wie eine Gelegenheitswaffe zur Entscheidungswaffe werden kann, zeigt die Seekriegsgeschichte besonders deutlich an einzelnen Branderunternehmungen; außer dem schon erwähnten Branderangriff auf die spanische Armada bei Gravelines 1588, der den Keim zum Entscheidungserfolg in der darauf folgenden Schlacht legte, ist beispielsweise der Erfolg, den die Brander des französischen Admirals Vivonne gegen die vor Palermo verankerte spanisch-französische Flotte 1676 errangen, ein Beleg für die entscheidende Wirkung, die Gelegenheitswaffen haben können, wenn sie eine ihrer Eigenart entsprechende günstige Anwendungsmöglichkeit finden.

An einer Reihe anderer Geschichtsbeispiele läßt sich ebenso auch der Vorteil, der aus der früheren Ausnutzung einer Neuerung auf Nebengebieten des Kriegswesens zu taktischen Zwecken gezogen werden kann, nachweisen. In jedem Moment, also auch in dem der Entscheidungsschlacht, ist der Stand der waffentechnischen Entwicklung bei den verschiedenen Marinen ein verschiedener. Daß oft ein an sich geringfügiger Vorsprung auf einem Gebiete bei richtiger Ausnutzung entscheidende Vorteile bringen kann, hat der Einfluß der japanischen Sprenggeschoßfüllung und Zündertempierung bei Tsuschima erwiesen; und dieses Beispiel zeigt, daß auch in neuester Zeit, trotz des hochausgebildeten Nachrichtenwesens aller Nationen, doch solche Überraschungen, auch auf materiellem Gebiete, noch zu erwarten stehen und daß somit die Geheimhaltung waffentechnischer Neuerungen im Rahmen dieser Betrachtung sowohl als Parade gegen die taktische Überraschung wie auch als — man könnte sagen unmittelbar taktischer — Erfolgsfaktor von Bedeutung ist.

Freilich bedingt das Anschmiegen der Taktik an diese allmählich wechselnden Neuerungen häufigere Formenwechsel und Angliederungen neuer taktischer Formen und stellt dadurch erhöhte Anforderungen an die personelle Ausbildung. Sollte eine solche Erhöhung der Anforderungen die Stabilität der Personalkommandierungen einer Flotte erhöhen, so würde sich dieses Erfordernis wohl mit dem allgemeinen Ausbildungsinteresse nach jeder Richtung decken.

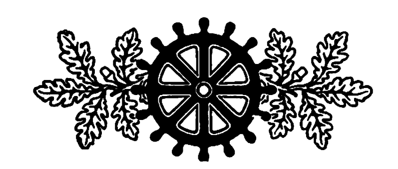
Es wäre übrigens fehlerhaft, die waffentechnischen Neuerungen und ihre Geheimhaltung als alleinige oder notwendige Grundlage zur Erreichung taktischer Entscheidungserfolge zu betrachten; auch die unerwartete Anwendung an sich bekannter taktischer Mittel und Formen kann die früher als Grundlage der Überraschungstaktik bezeichnete Vielseitigkeit und Anpassungsmöglichkeit an begünstigende Nebenumstände schaffen. Wie die beabsichtigte Unsicherheit über die Bewegungen der englischen Kolonnen bei Trafalgar die alliierte Flotte in die alte Linienform zwang und Dumanoir hinderte, in der entscheidenden Gefechtsphase bis 3 Uhr nachmittags ins Gefecht einzugreifen, so lassen auch beide Memoranden Nelsons erkennen, wie sehr dieser Flottenführer mit der Ungewißheit, die seine Initiativmanöver beim Feinde hervorbringen mußten, rechnete; die Verzögerung ihrer Parade stellte den Zeitabschnitt dar, in dem er die entscheidenden Anfangserfolge erringen wollte. In allen diesen Fällen lag also der Überraschungstaktik keine waffentechnische Neuerung zugrunde, sondern es war lediglich die Kühnheit einer Individualtaktik, die zwar an sich bekannte, aber in diesem Zusammenhang vom Gegner nicht erwartete taktische Formen zur Anwendung brachte und dadurch die großen Erfolge zeitigte.

Wenn die vorstehenden Ausführungen dazu helfen sollten, die Überzeugung zu

festigen, daß die hier hervorgehobene Seite des personellen Erfolgsfaktors den Schlachtenerfolg zu allen Zeiten in hohem Grade beeinflußt hat, vor vielen Hunderten, ja Tausenden von Jahren ebenso wie im letzten Seekriege, so wäre damit die Folgerung für die moderne Taktik ohne weiteres gegeben. Sie deckt sich mit den Schlußausführungen des Verfassers in einem früheren Aufsatz,*) der die Vielseitigkeit der Howeschen Signalbuchtaktik (im Gegensatz zu der in Rezeptform gepreßten englischen Taktik der Permanent Fighting Instructions) als Grundbedingung für die Erfolge Nelsons hinzustellen versuchte: Das „Crossing the T", das in der englischen Fachliteratur nach Tsuschima einen so breiten Raum einnimmt, ist eine solche „Normalgefechtsform" im Sinne der Fighting Instructions, deren Ausführbarkeit in einer Zukunftsschlacht zwischen gleichwertigen Flotten zudem durchaus zweifelhaft bleiben muß. Eine Taktik, die sich in jener entscheidenden ersten Phase einer Seeschlacht in fruchtlosen Ansätzen zur Erreichung undurchführbarer Stellungsvorteile erschöpft, verzichtet auf den ihr gebührenden Anteil am Enderfolg. Will sie, anstatt diese Resignationsrolle zu übernehmen, in die Reihe der ausschlaggebenden Erfolgsfaktoren eingereiht werden, so wird sie das Prinzip der Vielseitigkeit, das uns die Seekriegsgeschichte als Grundbedingung des taktischen Entscheidungserfolgs so eindringlich vor Augen führt, anerkennen und das „Nach-den-Umständen-handeln" in durchdachter, zielbewußter Weise systematisch vorbereiten und als Richtschnur für die Flottenleitung in der Schlacht hinstellen müssen. Nur dann lassen sich, wenn anders die Lehren der Seekriegsgeschichte im vorstehenden richtig gedeutet sind, taktische Höchstleistungen, die Grundlagen des Schlachtenerfolges, erwarten. Es war dieses Bewußtsein, die den Umständen nach höchstmöglichen taktischen Leistungen hervorbringen zu können, das jene Siegesstimmung bei Nelsons Kommandanten hervorbrachte, als er ihnen den „Nelson touch" erklärt hatte: „It was new, it was singular, it was simple .... It must succeed."

*) Siehe „Marine-Rundschau", 1909, S. 420.

Glatzel.



Das Recht der Durchsuchung neutraler Schiffe unter Geleit in Kriegszeiten.

Von Professor Dr. R. Krauel, Kaiserl. Gesandten a. D.

Auf der internationalen Konferenz über Seekriegsrecht, die vom Dezember 1908 bis zum Februar 1909 in London tagte, ist eine alte Streitfrage begraben, die in früheren Jahrhunderten bei jedem Seekriege die neutralen und die kriegführenden Mächte entzweite, neuerdings freilich an praktischer Bedeutung verloren hatte, aber doch unter den zahlreichen Kontroversen auf dem Gebiet der maritimen Kriegführung ihren Platz behauptete und einer völkerrechtlich anerkannten Lösung harrte. Es ist dies die Frage nach der Ausübung des im Seekriege den Kriegsparteien zustehenden Durchsuchungsrechts gegen neutrale Handelsschiffe, die unter dem Schutzgeleit (Konvoi) eines neutralen Kriegschiffs fahren. Während Handelsschiffe ohne ein solches Geleit unzweifelhaft der Visitation innerhalb der durch das Völkerrecht gezogenen Grenzen unterliegen, um sich über ihre Nationalität und die Innehaltung der Neutralitätspflichten auszuweisen, war es streitig, ob für konvoyierte Schiffe eine Ausnahme zuzulassen sei. Im Interesse der neutralen Schiffahrt suchte man schon in der Mitte des 17. Jahrhunderts dem Grundsatz Geltung zu verschaffen, daß die Kaper und Kriegschiffe sich der Visitation zu enthalten hätten, wenn der Kommandant des Geleitschiffs die Versicherung abgäbe, daß die unter seinem Schutze segelnden Schiffe einem neutralen Lande angehörten und keine Kriegskonterbande an Bord hätten. Die Königin Christine von Schweden soll die erste gewesen sein, die in einer Instruktion vom 16. August 1653 während des englisch-holländischen Krieges ihren Kriegschiffen den Befehl erteilte, sich mit Gewalt zu widersetzen, wenn trotz einer solchen Versicherung das fremde Kriegschiff zu einer Untersuchung schreiten sollte. Man beanspruchte also unbedingte Glaubwürdigkeit für die dienstliche Erklärung des Kommandanten eines Kriegschiffs und wollte jeden Zweifel daran als einen Angriff gegen die nationale Ehre zurückweisen, ohne auf die Möglichkeit eines Irrtums oder einer Täuschung Rücksicht zu nehmen. Ein praktischer Fall kam damals nicht vor. Auf den gleichen Standpunkt wie Schweden stellte sich 1656 die Republik der Vereinigten Niederlande, die zunächst vergeblich versucht hatte, im Wege von Verhandlungen die vertragsmäßige Anerkennung des Konvoirechts von England zu erlangen. Die dortige Regierung, die ein möglichst ausgedehntes Visitationsrecht als den Eckpfeiler der britischen Seeherrschaft betrachtete, bestritt grundsätzlich, daß die unter Konvoi fahrenden neutralen Schiffe von der Anhaltung und Durchsuchung durch englische Kriegschiffe befreit wären. Jeder Versuch eines gewaltsamen Widerstandes gegen die Ausübung des Durchsuchungsrechts hatte die Konfiskation von Schiff und Ladung zur Folge. Nachdem es mehrfach zu Kämpfen zwischen der holländischen Bedeckung eines Konvoi und den eine Visitation verlangenden englischen Kreuzern gekommen war, mußten die Generalstaaten, als der schwächere Teil, nachgeben und auch bei konvoyierten Schiffen im Fall von Verdachtsgründen die übliche Durchsuchung zulassen.

Man wird hiernach sagen müssen, daß im 17. Jahrhundert von einer völkerrechtlich anerkannten Ausnahmestellung der Schiffe unter Konvoi nicht die Rede sein



kann. Die vereinzelten Bemühungen Schwedens und der Niederlande in diesem Sinne blieben ohne Ergebnis; England, das unter Cromwell die erste Seemacht der Welt geworden war, bestand auf dem Recht einer uneingeschränkten Untersuchung und ließ eine solche auch bei seinen eigenen Handelsschiffen zu, wenn diese in Kriegszeiten neutral waren. Der letztere Fall ereignete sich freilich selten, da England bei Seekriegen zwischen europäischen Mächten sich in der Regel früher oder später zur Teilnahme entschloß, doch ist überliefert, daß während des Nordischen Krieges im Jahre 1710 ein dänischer Vizeadmiral im Kattegatt eine Handelsflotte von 22 unter englischer Flagge fahrenden Seglern, die von 4 Fregatten geleitet waren, durchsuchen und 10 davon, die sich als schwedisches Eigentum herausstellten, als gute Prise beschlagnahmen ließ.

Die Streitigkeiten über die Konvoifrage ruhten dann bis zu dem nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege gegen England, an dem sich seit 1778 Frankreich auf seiten der abgefallenen Kolonien beteiligte. Unter den Mitteln, welche die englische Regierung anwendete, um diesen neuen Feind zu bekämpfen, befand sich auch ein Verbot, Schiffsbedürfnisse irgendwelcher Art nach den französischen Häfen einzuführen, was hauptsächlich gegen die niederländische Flagge gerichtet war. Da nach den zwischen England und den Niederlanden bestehenden Verträgen die „munitions navales“ nicht zur Konterbande gehörten, wurden hierüber neue Verhandlungen nötig, bei denen die Generalstaaten sich nachgiebig zeigten und das Schutzgeleit ihrer Kriegschiffe vorläufig auf solche Fahrzeuge beschränkten, die nicht mit munitions navales oder mit Schiffbauholz beladen waren. Infolge von französischen Drohungen kehrten sie jedoch bald zu dem System der unbeschränkten Konvois zurück und rüsteten im Jahre 1779 eine Flotte von 32 Kriegschiffen aus, um ihren Handel zu schützen. Jetzt kam es zu einem kriegerischen Zusammenstoß mit der englischen Marine. Am 31. Dezember 1779 wurde ein von dem Kontreadmiral Byland geleiteter Konvoi, bestehend aus 30 nach französischen Häfen bestimmten Schiffen, die mit Hanf, Teer und Planken beladen waren, von dem Befehlshaber eines britischen Geschwaders angehalten und nach verweigerter Durchsuchung mit Gewalt aufgebracht. Die Engländer beharrten also auf ihrem Grundsatz, daß bewaffnetes Geleit vor einer Visitation nicht schützt, während die Niederlande, auch nach diesen Erfahrungen, ihren Kriegschiffen und Kapern durch eine Verordnung vom 26. Januar 1781 die Durchsuchung verboten, wenn der Kommandant des Konvoi die Versicherung erteilte, daß die von ihm geleiteten Schiffe keine Konterbande führten. Dabei wurde allerdings vorausgesetzt, daß Einverständnis darüber herrsche, was als Konterbande anzusehen sei. In Ermangelung einer völkerrechtlich anerkannten Liste von Konterbandeartikeln war dies häufig vertragsrechtlich festgesetzt, doch suchten gerade die Engländer sich hierin möglichst freie Hand zu wahren und je nach den wechselnden Bedürfnissen ihrer Kriegführung den Begriff der Konterbande einzuschränken oder auszudehnen. Die Folge war, daß das Durchsuchungsrecht im Kriege gegen Schiffe derjenigen Nationen am schärfsten ausgeübt wurde, die sich nicht im Einklang mit England über die Festsetzung der Konterbandeartikel befanden. Die Konvois wurden umsoweniger respektiert, je mehr die Vermutung begründet erschien, daß die eskortierten Schiffe Waren beförderten, die englischerseits als verboten angesehen wurden. Da England bekanntlich feindliches Eigentum auch unter neutraler Flagge konfiszierte, so hätte genau genommen eine Erklärung des Konvoi-Kommandanten auch über diesen Punkt sowie über etwaige

sonstige neutralitätswidrige Handlungen der unter seinem Schutz fahrenden Schiffe eingefordert werden können, doch scheint man sich in der Praxis damals auf die Fragen nach der Nationalität und dem Vorhandensein von Konterbande beschränkt zu haben. Der Hauptvorteil der Konvoifahrten bestand darin, daß die Schiffe von willkürlicher Belästigung seitens der Kaper, die aus Gewinn- und Beutesucht den neutralen Handelsverkehr störten, verschont blieben. Je stärker die militärische Bedeckung eines Konvoi war, umsomehr schwand die Gefahr einer Visitation durch die kriegführenden Parteien, denn auch die einzelnen Kriegschiffe ließen eine unter Geleit fahrende neutrale Handelsflotte lieber ruhig passieren, als daß sie den Kampf mit einer Übermacht aufgenommen hätten, um das bestrittene Recht der Durchsuchung zu erzwingen. Staaten, die keine Kriegsmarine besaßen, suchten für ihre Handelsschiffe den Schutz einer andern neutralen Seemacht nach; so erlangte Preußen im Jahre 1781 auf Gruud von Verhandlungen mit Dänemark, Rußland und Schweden die Vergünstigung, daß seine Kauffahrteifahrzeuge sich den Konvoiflotten dieser Länder anschließen durften.

In den Grundsätzen, welche der Bund der ersten Bewaffneten Neutralität (28. Februar 1780) zum Schutz der neutralen Schiffahrt verkündete, wird das Konvoiwesen nicht erwähnt. Es unterliegt indessen keinem Zweifel, daß alle Bundesmächte den Standpunkt der Befreiung von der Visitation einnahmen. Großbritannien hat einen offenen Konflikt über diese Frage damals nach Möglichkeit vermieden. Außer dem oben erwähnten Angriff auf den Konvoi des holländischen Admirals Byland wird nur von einem Fall berichtet, wo ein englischer Kreuzer die unter dem Geleit der schwedischen Fregatte „Wasa" fahrenden Schiffe durchsuchen wollte, aber abgewiesen wurde (1781). Auch die neue Republik der Vereinigten Staaten von Amerika stellte sich auf die Seite der Verteidiger der Konvoifreiheit. In ihren 1782 mit Holland, 1783 mit Schweden, 1785 mit Preußen abgeschlossenen Verträgen ist bestimmt, daß das Wort des Konvoi-Kommandanten genügen solle, um die von ihm eskortierten Schiffe von jeder Durchsuchung zu befreien. Ähnliche Bestimmungen finden sich in vielen anderen Verträgen*) und Verordnungen aus jener Zeit; man könnte von einem allgemein anerkannten konventionellen Recht sprechen, wenn sich die erste Seemacht der Welt, Großbritannien, nicht nach wie vor konsequent ausgeschlossen und für ihre Kriegschiffe die uneingeschränkte Ausübung des Durchsuchungsrechts beansprucht hätte.

In der Epoche der großen Seekriege, die auf den Ausbruch der französischen Revolution folgten, trat das Konvoisystem mit allen sich daran knüpfenden Streitfragen wieder in den Vordergrund. Als Dänemark und Schweden sich im Jahre 1793 geweigert hatten, den von der englischen Regierung angeregten Maßregeln zur Verhinderung der Einfuhr von Getreide und sonstigen Lebensmitteln in die französischen Häfen beizutreten, stellte Rußland in Kopenhagen das Verlangen, daß den nach Frankreich bestimmten dänischen Schiffen kein bewaffnetes Geleit beigegeben werden sollte, und England erklärte, einen Konvoi für Schiffe, die Lebensmittel für Frankreich an Bord hätten, nicht respektieren zu wollen. Solche Schiffe würden vielmehr, wenn nötig unter Anwendung von Gewalt, in einen englischen Hafen gebracht und ihre Ladung dort für Rechnung

---

*) Z. B. Verträge Rußlands mit Dänemark 8. Oktober 1782, Art. 18; mit Österreich November 1785, Art. 13; mit Frankreich 11. Januar 1787, Art. 31; mit Portugal 9. Dezember 1787, Art. 25 und 26.

der englischen Regierung angekauft werden. Schweden und Dänemark vereinbarten darauf in der Konvention vom 27. März 1794 die Aufstellung einer gemeinsamen Flotte zum Schutze ihrer Schiffahrt, doch ist es zu Kämpfen mit russischen oder englischen Kriegschiffen nicht gekommen, da Rußland überhaupt nur eine Demonstration beabsichtigt hatte und England die Anordnungen zur Verhinderung der überseeischen Einfuhr von Lebensmitteln nach Frankreich im August 1794 wieder zurücknahm. Die im weiteren Verlauf des englisch-französischen Seekrieges noch zunehmende Unsicherheit der neutralen Schiffahrt auf allen Meeren, die den Kriegsschauplatz bildeten, veranlaßte die Höfe von Kopenhagen und Stockholm zu einer Ausdehnung des Konvoisystems, obgleich sie sich nicht verhehlten, daß die englische Regierung aus politischen und wirtschaftlichen Gründen derartige Schutzmaßregeln mit eifersüchtigen Blicken betrachtete und jede Beschränkung des Visitationsrechts als unvereinbar mit den englischen Interessen zurückwies. Im Jahre 1798 wurden zwei schwedische Konvois, die sich der Untersuchung durch englische Kreuzer widersetzt hatten, gewaltsam aufgebracht und von den Admiralitätsgerichten als gute Prise kondemniert, trotz aller diplomatischen Vorstellungen, die dagegen in London erhoben wurden. Zwei Jahre später kam es aus gleichem Anlaß zu einem noch ernsteren Konflikt mit der dänischen Regierung. Diese hatte wiederholt ihre für den Handel im Mittelmeer bestimmten Flotten von Kriegschiffen begleiten lassen, um sie gegen seeräuberische Angriffe der Barbaresken-Staaten und gegen Belästigungen von Kapern zu schützen, ja sie entsandte sogar Fregatten nach St. Helena, um die von Batavia und anderen ostindischen Plätzen erwarteten Kauffahrer unter Eskorte in die Heimat zu geleiten. Verschiedene solcher Konvois hatten unangefochten den Kanal passiert, nur im Mittelmeer war einmal durch einen englischen Kreuzer der Versuch gemacht, eine Visitation vorzunehmen, die aber, als der Kommandant des Geleitschiffs sich mit Gewalt widersetzte, aufgegeben wurde. Dagegen kam es im Juli 1800 zwischen der dänischen Fregatte „Freya", einem Orlogschiff von 64 Kanonen, das einen Konvoi von 6 Schiffen nach dem Mittelmeer führen sollte, und vier englischen Fregatten wegen verweigerter Durchsuchung am Eingang des Kanals zu einem heftigen Kampfe, in welchem die „Freya" unterlag und mit dem Konvoi zur Aburteilung in einen englischen Hafen gebracht wurde. Die dann vorgenommene Untersuchung ergab weder bei den Schiffen noch bei der Ladung den geringsten Anhaltspunkt zu einer Beschwerde wegen Verletzung der Neutralitätspflichten, doch mußte sich die dänische Regierung bei den nachfolgenden diplomatischen Verhandlungen unter dem Druck eines nach Helsingör entsandten englischen Geschwaders dazu verstehen, gegen Freigabe der beschlagnahmten Schiffe auf weitere Konvoyierungen unter Vorbehalt der Rechtsfrage vorläufig zu verzichten.

Geschichtliche Bedeutung hat diese „Freya"-Affäre dadurch erlangt, daß sie dem Kaiser Paul I. von Rußland den äußeren Anlaß bot, einen zweiten Bund der Bewaffneten Neutralität gegen die englischen Übergriffe zur See ins Leben zu rufen. In einer Deklaration des Petersburger Hofes vom 16./28. August 1800 wurden zunächst die nordischen Mächte, Dänemark, Schweden und Preußen, aufgefordert, sich mit Rußland zu vereinigen, um die Prinzipien der Bewaffneten Neutralität wiederherzustellen und so die Freiheit der Meere zu sichern. Der zu diesem Zweck am 4./16. Dezember 1800 in Petersburg unterzeichnete Bundesvertrag enthielt in Art. 3 die Bestimmung, daß

die von einem Konvoi-Kommandanten abgegebene Erklärung über das Nichtvorhandensein von Konterbande an Bord der von ihm geleiteten Schiffe genügen solle, um jede weitere Untersuchung der letzteren zu verhindern.*) Dagegen verpflichteten sich die verbündeten Mächte, den Führern ihrer Schiffe die Mitnahme und Beförderung von Konterbandeartikeln aufs strengste zu untersagen. England beantwortete die Erneuerung der Bewaffneten Neutralität mit einer Kriegserklärung. In der Sitzung des Unterhauses vom 22. Februar 1801 hielt Pitt gegen die Konvoifreiheit eine heftige Rede, in der er fragte, ob England zugeben solle, daß neutrale Nationen, indem sie auf einer Slup oder einem Fischerboot die Kriegsflagge hißten, die Schätze Südamerikas nach den Häfen Spaniens oder Schiffsbedürfnisse aus der Ostsee nach Brest und Toulon beförderten. Es war klar, daß die englische Regierung unter keinen Umständen auf das unbeschränkte Recht der Durchsuchung neutraler Schiffe verzichten würde, da es hierin ein wirksames Kriegsmittel erblickte, um zu verhindern, daß ihre Feinde sich unter fremder Flagge mit den zu einer Fortsetzung des Kampfes unentbehrlichen Artikeln versorgten. Der Krieg gegen die Mächte der Bewaffneten Neutralität nahm ein schnelles Ende. Mit dem Siege Nelsons bei Kopenhagen am 2. April 1801 und der gleichzeitigen Ermordung Kaiser Pauls war der Bund gesprengt, und die Friedensverhandlungen begannen, die am 5./17. Juni desselben Jahres zur Unterzeichnung eines russisch-englischen Vertrages in Petersburg führten. Art. 4 des Vertrages enthielt unter Preisgabe des in dem Bundesvertrage vom 16. Dezember 1800 aufgestellten Grundsatzes die Anerkennung des Durchsuchungsrechts auch gegenüber solchen Schiffen, die unter militärischem Geleit fuhren. Doch sollte die Durchsuchung nur von den Kriegschiffen, nicht auch von den Kapern der kriegführenden Parteien ausgeübt werden, und nur im Fall ausreichender Verdachtsgründe.**) Der Konvoi-Kammandant erhielt das Recht, einen oder mehrere Offiziere an Bord des verdächtigen Schiffs zu entsenden, um bei der Durchsuchung und, falls eine Beschlagnahme angeordnet wurde, bei der nachfolgenden gerichtlichen Verhandlung gegenwärtig zu sein. Es waren somit schonendere Formen für das Visitationsrecht vorgeschrieben und einige Garantien gegen dessen mißbräuchliche Anwendung gegeben, in der Hauptsache aber wurde der englische Standpunkt anerkannt und die Entscheidung in die Hand des Kommandanten der kriegführenden Macht gelegt. Dieser allein hatte zu bestimmen, ob genügende Verdachtsmomente vorhanden waren, um trotz der Erklärungen des Kommandanten des Geleitschiffs eine Nachprüfung der Schiffspapiere und der Ladungen vorzunehmen und eine vorläufige Beschlagnahme auszusprechen. Er konnte, wie der englische Lordkanzler später im Oberhaus erklärte, konvoyierte Schiffe durchsuchen lassen, ohne die Gründe seines Mißtrauens oder Verdachts mitzuteilen, er war niemandem Rechenschaft schuldig als seiner Regierung. Der Konvoi-Kommandant hatte kein Einspruchsrecht und mußte sich ohne Prüfung der Verdachtsgründe die Durchsuchung der unter seinem Schutz stehenden

---

*) Qu'il suffira, que l'officier qui commandera un ou plusieurs vaisseaux de guerre de la marine royale ou impériale, convoyant un ou plusieurs bâtiments marchands, déclare que son convoi n'a point de contrebande pour qu'il ne se fasse aucune visite sur son vaisseau ni sur les bâtiments convoyés.

**) . . . il n'y aura lieu à aucune visite, si les papiers sont reconnus en règle et s'il n'existe aucun motif valable de suspicion.

Schiffe und deren Wegführung zum Zweck eines prisengerichtlichen Verfahrens gefallen lassen.

Man begreift, daß diese den englischen Interessen und Forderungen entsprechende Regelung der Geleitsfrage bei den Verbündeten Rußlands große Unzufriedenheit hervorrief. Dänemark und Schweden, die zu den Petersburger Verhandlungen nicht zugezogen waren, jetzt aber deren Ergebnis ohne weiteres annehmen sollten, erhoben Einwendungen gegen den Art. 4 des Vertrages vom 17. Juni. Dänemark namentlich, das immer für Konvoifreiheit eingetreten war und soeben noch in der „Freya"=Angelegenheit die schlechtesten Erfahrungen mit dem willkürlichen Durchsuchungsrecht der Kriegschiffe gemacht hatte, hielt es fast für eine Ehrensache, in diesem Punkte nicht nachzugeben. Von Rußland zurückgewiesen, versuchte die dänische Regierung durch direkte Verhandlungen in London günstigere Bedingungen zu erlangen, mußte sich aber bald von der Vergeblichkeit ihrer Bemühungen überzeugen. Die englischen Minister erklärten kategorisch, daß weder das auf die dänischen Schiffe gelegte Embargo aufgehoben noch die Rückgabe der bei Ausbruch des Krieges von der englischen Flotte besetzten dänischen Kolonien in Ost= und Westindien erfolgen würde, bevor nicht Dänemark dem russisch=englischen Vertrage vom 17. Juni ohne jede Änderung zugestimmt hätte. Unter diesen Umständen mußte das Kopenhagener Kabinett sich fügen, es vollzog seinen Beitritt zum Vertrage am 23. Oktober 1801, Schweden folgte am 30. März 1802. Anders war die Lage Preußens, gegen das von englischer Seite keine Feindseligkeiten unternommen waren obwohl es dem Bunde der Bewaffneten Neutralität angehörte und nach der englischen Kriegserklärung gegen die nordischen Seemächte das unter der Herrschaft des Königs von England stehende Hannover besetzt hatte. Infolgedessen erschienen auch keine Friedensverhandlungen mit Preußen erforderlich, es blieb unbeteiligt an den neuen Abmachungen über das Seekriegsrecht, die in dem Petersburger Vertrage enthalten waren, und brauchte daher auch in der Konvoifrage seinen Standpunkt nicht zu ändern. Die preußischen Minister haben damals die ihnen mitgeteilten Bestimmungen des Art. 4 über die Durchsuchung von Schiffen unter Geleit als nachteilig für die Neutralen erklärt, da England, ohne den Versicherungen der fremden Mächte über die Ordnungsmäßigkeit der unter ihrem Schutz befindlichen Konvois Glauben zu schenken, das Recht erhalten habe, selbst zu untersuchen und selbst zu richten. Aber es lag kein Anlaß vor Einspruch zu erheben, da die preußische Regierung nicht aufgefordert wurde, dieses Recht anzuerkennen. In der Praxis konnte es zu einem Konflikt hierüber zwischen Preußen und England kaum kommen, da Preußen keine Kriegsmarine besaß und daher nicht in der Lage war, seinen Schiffen ein Schutzgeleit zu gewähren. Schlossen sich preußische Schiffe einem fremden Konvoi an, mußten sie sich natürlich denselben Regeln unterwerfen, die diese fremde Macht für ihre eigenen Schiffe gelten ließ. Bei Gelegenheit von Verhandlungen über einen preußisch=englischen Handelsvertrag, die im September 1801 angeknüpft wurden, kam auch zur Sprache, darin einige grundsätzliche Bestimmungen über den neutralen Handel in Kriegszeiten aufzunehmen. Von englischer Seite wurde vorgeschlagen, daß Preußen, da es keine bewaffneten Fahrzeuge hätte, zur Begleitung seiner Handelsschiffe einige mit Vollmacht versehene Offiziere ernennen solle, denen England dann alle Vorzüge zugestehen werde, die vertragsmäßig den militärischen Konvois der neutralen Mächte eingeräumt wären. Für Preußen würde eine solche

Einrichtung insofern vorteilhaft gewesen sein, als es auf diese Weise seine Handelsschiffe wenigstens gegen die willkürlichen Visitationen der englischen Kaper hätte schützen können, denen, wie oben erwähnt, durch Art. 4 des russisch-englischen Vertrages vom 17. Juni 1801 konvoyierten Schiffen gegenüber jedes Durchsuchungsrecht entzogen war. Indessen eine derartige Regelung der Konvoifrage kam damals nicht zustande, da die Verhandlungen über den Handelsvertrag mit England zu keinem Ergebnis führten.*) Die Rechtslage war also die, daß Preußen in Sachen des Konvoi an den Grundsätzen des Vertrages der Bewaffneten Neutralität vom 16. Dezember 1800 festhielt, während England, Rußland, Dänemark und Schweden für ihr Verhältnis untereinander die Bestimmungen des Vertrages vom 17. Juni 1801 anwandten und den Vertrag der Bewaffneten Neutralität als erloschen betrachteten. Dieser Zustand änderte sich wieder, als Rußland infolge des englischen Angriffes gegen Kopenhagen und der Wegnahme der dänischen Flotte durch eine Deklaration vom 26. Oktober/7. November 1807 den Krieg an England erklärte, alle mit dieser Macht abgeschlossenen Verträge, insbesondere auch denjenigen vom 17. Juni 1801 aufhob und die Rückkehr zu den Prinzipien der Bewaffneten Neutralität von 1780 verkündete. England erließ unter dem 18. Dezember 1807 eine Gegen-Deklaration, worin aufs neue die Grundsätze des Seekriegsrechts proklamiert wurden; deren Bekämpfung das Ziel des von Katharina II. gestifteten Neutralitäts-Bundes gewesen war. Hiermit war also abermals für die Ausübung des Durchsuchungsrechts und die damit zusammenhängenden völkerrechtlichen Streitfragen ein vertragsloser Zustand eingetreten, der auch fortdauerte, als nach Abschluß des Friedens zwischen Rußland und England die früheren Handelsverträge wieder in Kraft gesetzt wurden. Die englische Regierung lehnte es grundsätzlich ab, internationale Abkommen über die Regeln des Seekriegsrechts zu treffen und hat in dieser Haltung bis zum Ende des Krimkrieges verharrt.

Für die Konvoifrage ergab sich kein Bedürfnis einer allgemeinen vertragsmäßigen Neuordnung, da die Mächte schon in dem letzten Dezennium der Kämpfe gegen das erste napoleonische Kaiserreich von dem Recht eines militärischen Geleits für neutrale Schiffe nur selten Gebrauch gemacht hatten und dann nach dem Abschluß dieser Kriegsperiode durch den Wiener Kongreß von 1815 eine längere Friedenszeit folgte, in der namentlich Seekriege größeren Stils nicht geführt wurden. Wo in Verträgen zwischen einzelnen Staaten der Konvoifahrten Erwähnung geschieht, wird stets vereinbart, daß die mündliche oder schriftliche Erklärung des Kommandanten des Geleitschiffs über die Nationalität der unter seinem Schutz fahrenden Schiffe und über das Nichtvorhandensein von Konterbande genügen solle, um eine Durchsuchung seitens der kriegführenden Parteien auszuschließen. Eine derartige Bestimmung findet sich z. B. in den Verträgen Preußens mit Dänemark vom 17. Juni 1818 (Art. 19), mit den Vereinigten Staaten

*) Auf den Gedanken eines Geleits der neutralen Handelsschiffe in Kriegszeiten durch einzelne Marineoffiziere anstatt durch Kriegschiffe ist der österreichische Völkerrechtslehrer Frhr. Hold v. Ferneck zurückgekommen in seinem Buche „Die Kriegskonterbande", Wien 1907. Es finden sich dort S. 63 bis 65 nähere Vorschläge über die Rechte und Pflichten derartiger Geleitoffiziere. Bei den Verhandlungen der internationalen Seekriegsrechts-Konferenz in London (1908/09), an der Frhr. v. Ferneck als Hilfsdelegierter für Österreich-Ungarn teilnahm, ist jedoch von keiner Seite eine solche Einrichtung, die ein völkerrechtliches novum wäre, zur Sprache gebracht.

von Amerika vom 1. Mai 1828 (Art. 14), ferner in einer ganzen Reihe von Verträgen der letzteren mit mittel- und südamerikanischen Staaten.*) Es läßt sich also behaupten, daß schon damals die vollständige Befreiung konvoyierter Schiffe vom Durchsuchungsrecht der allgemeinen Rechtsüberzeugung der Staaten, von England abgesehen, entsprach. Aber auch in England selbst hat die Regierung Bedenken getragen, ihren entgegengesetzten Standpunkt, welchen die englischen Juristen einmütig verteidigten, in der Praxis zur Geltung zu bringen. Als sie im Jahre 1854 an der Seite Frankreichs den Krieg gegen Rußland begann, hat sie ausdrücklich für die Dauer des Krieges auf das Visitationsrecht gegenüber neutralen Schiffen unter dem Geleit ihrer Kriegsflagge verzichtet, und zwar mit Rücksicht auf den französischen Bundesgenossen, der ein solches Recht nicht anerkannte.**) Die Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856, in der Großbritannien sein so lange behauptetes Recht auf Wegnahme feindlichen Gutes unter neutraler Flagge endgültig aufgab, enthält keine Regel über den Konvoi. Der Gegenstand wurde damals von keiner Seite zur Sprache gebracht, vielleicht aus Rücksicht auf England, dem man eine weitere ausdrückliche Nachgiebigkeit in einer alten völkerrechtlichen Streitfrage nicht zumuten wollte, vielleicht auch, weil während des Krimkrieges ein praktischer Fall nicht vorgekommen war und man die ganze Einrichtung für obsolet hielt.

Immerhin war die Frage nicht formell erledigt und konnte bei jedem neuen Seekriege wieder auftauchen. Es finden sich daher in fast allen neueren Dienst-Reglements und Instruktionen für die Kriegsmarine der verschiedenen Länder Vorschriften über die Untersuchung neutraler Schiffe, die unter Konvoi fahren. Vorbildlich ist dabei die französische Instruktion vom 31. März 1854 gewesen, welche den Kommandanten in Art. 14 folgendes vorschrieb: „Sie werden keine Schiffe durchsuchen, die sich unter dem Geleit des Kriegschiffs einer verbündeten oder neutralen Macht befinden, sondern sich darauf beschränken, von dem Kommandanten des Geleitschiffs eine Liste der unter seinen Schutz gestellten Schiffe zu verlangen mit einer schriftlichen Erklärung, daß diese nicht dem Feinde gehören und keinen unerlaubten Handel treiben. Wenn sie jedoch Ursache haben anzunehmen, daß der Kommandant des Geleitschiffs getäuscht worden ist, so werden sie ihm ihre Verdachtsgründe mitteilen und dieser Offizier soll dann allein die Durchsuchung der verdächtigen Schiffe vornehmen."***) Hiermit ist also, auch wenn besondere Verdachtsmomente vorliegen, jede Visitation durch die kriegführende Partei ausdrücklich ausgeschlossen, während nach dem englisch-russischen Vertrage vom 17. Juni 1801 im Falle eines „motif valable de suspicion" der Kommandant der kriegführenden Macht das Recht haben sollte, die konvoyierten Schiffe im Beisein eines Offiziers des Geleitschiffs zu untersuchen und über deren weiteres Schicksal allein zu entscheiden. Auf dem französischen Standpunkt stehen auch die Reglements anderer

*) Mit Kolumbien 3. Oktober 1824, Brasilien 12. Dezember 1828, Mexiko 5. April 1831, Chile 16. Mai 1832, Venezuela 20. Januar 1836, Peru-Bolivien 13. November 1836.

**) Diese bisher meines Wissens in der völkerrechtlichen Literatur nirgends erwähnte Tatsache wird in dem englischen Blaubuch über die internationale Seekriegsrechts-Konferenz in London, Miscellaneous Nr. 4, 1909, S. 25, mitgeteilt.

***) Identische Instruktionen sind den Kommandanten der italienischen Kriegschiffe durch das Königl. Dekret vom 20. Juni 1866 erteilt.

Staaten, welche den Fall einer Täuschung des Konvoi-Kommandanten nicht ausdrücklich erwähnen. So bestimmte der Naval War Code der Vereinigten Staaten vom 27. Juni 1900, daß „nach angemessenen, auf Grund einer sorgfältigen Prüfung erteilten Erklärungen des Kommandanten des Geleitschiffs“ *) neutrale Handelsschiffe, die von einem Kriegschiff ihrer Nation eskortiert sind, von jeder Durchsuchung befreit bleiben sollen. Desgleichen sollte es nach dem preußischen Prisen-Reglement vom 20. Juni 1864 genügen, wenn der Befehlshaber des Konvoi erklärt, daß die Papiere der konvoyierten Schiffe in Ordnung sind, und daß keine Kriegskonterbande an Bord ist. Übereinstimmend lautet das holländische Reglement, während nach der Instruktion für die spanische Marine vom 24. April 1898 eine besondere Garantieerklärung des Konvoi-Kommandanten für die Neutralität der von ihm geleiteten Schiffe und deren Ladungen überhaupt nicht verlangt werden kann. Es müsse angenommen werden, daß die Regierung des Staates, welcher den Schutz gewährt, keinen Mißbrauch dulden und die wirksamsten Anordnungen zur Verhinderung eines solchen seitens irgend eines der zum Konvoi gehörigen Schiffe treffen werde.

Die Ansichten der völkerrechtlichen Schriftsteller in dieser Frage stimmen im allgemeinen mit der Praxis der Staaten überein, denen sie angehören. So verteidigen die englischen Juristen die englische und die französischen die französische Auffassung, der sich auch die meisten Lehrer des internationalen Rechts in Spanien, Italien und anderen Ländern des europäischen Kontinents angeschlossen haben. In den Vereinigten Staaten von Amerika besteht in dieser und in anderen völkerrechtlichen Fragen ein gewisser Gegensatz zwischen dem Vertragsrecht der Union und den Theorien der amerikanischen Publizisten, die unter dem Einfluß englischer Rechtsanschauungen stehen. Kent, Story, Dana und andere sind dafür eingetreten, daß die Untersuchung konvoyierter Schiffe an sich völkerrechtlich statthaft sei, und daß das Wort eines Konvoi-Kommandanten nicht unter allen Umständen ausreiche, um eine solche Untersuchung zu verhindern. Auch in Deutschland haben sich einige völkerrechtliche Autoritäten, wie Heffter,**) Bluntschli***) und Perels†) dahin ausgesprochen, daß im Hinblick auf die Möglichkeit einer Täuschung des neutralen Kommandanten und auf die Verschiedenheit der Meinungen über den Begriff der Konterbande das Geleit keine unbedingte Befreiung von der Visitation gewährleisten könne.

Alle diese theoretischen Bedenken und Zweifel sind jetzt beseitigt durch die Lösung, welche die Geleitsfrage auf der internationalen Seekriegsrechts-Konferenz von 1908 bis

*) Upon proper assurances, based on thorough examination, from the commander of the convoy (art. 30).

**) „Völkerrecht“, 6. Ausg. § 170 und die von Geffcken besorgte 7. Ausg., Anm. 5 zu § 170.

***) „Das moderne Völkerrecht“, 3. Aufl. §§ 824 bis 826. Bluntschli will ausnahmsweise die Durchsuchung eines verdächtigen Schiffes durch die Kriegspartei zulassen, da der Kriegsstaat sein selbständiges Recht und Interesse zu wahren habe. Er behauptet, daß dies mit den Satzungen der Bewaffneten Neutralität von 1800 übereinstimme, verfällt aber dabei in den Irrtum, den Art. 4 des russisch-englischen Vertrages vom 17. Juni 1801, der allerdings ein solches Kriegsrecht sanktioniert, für die Fortsetzung des Art. 3 des Bundesvertrages der Bewaffneten Neutralität vom 16. Dezember 1800 zu halten, welcher den entgegengesetzten Grundsatz aufstellt. Er druckt die beiden Artikel hintereinander als einen einzigen ab, ohne den Unterschied zu merken.

†) „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart“, 2. Aufl., S. 293 Anm. 1.

1909 in London gefunden hat. Auf Veranlassung der großbritannischen Regierung war dieser Gegenstand in das Konferenzprogramm aufgenommen und an jede der neun geladenen Mächte die Aufforderung zu einer gutachtlichen Äußerung ergangen. Das vorläufige Ergebnis war, daß acht Mächte sich für die grundsätzliche Befreiung eines unter Geleit befindlichen Schiffs von der Durchsuchung aussprachen, nur Deutschland hatte eine entgegengesetzte Ansicht vertreten und als völkerrechtliche Regel vorgeschlagen, daß auch konvoyierte Schiffe angehalten, der Durchsuchung unterworfen und je nach den Umständen beschlagnahmt und eingezogen werden könnten.*) England selbst, im Einklang mit den Entscheidungen seiner Prisengerichte und der von ihm stets befolgten Praxis, votierte zunächst für die prinzipielle Zulässigkeit der Durchsuchung, war aber schon vor Beginn der Konferenz entschlossen, seinen Standpunkt nicht festzuhalten, und instruierte in diesem Sinne seine Bevollmächtigten. Es ging dabei von der Erwägung aus, daß das Durchsuchungsrecht sowohl infolge der durch die Pariser Deklaration von 1856 anerkannten Unverletzlichkeit feindlichen Privateigentums unter neutraler Flagge, als auch wegen der zu erwartenden Beschränkung der Konterbandeartikel viel von seiner früheren Bedeutung verloren habe und daß eine weitere Begünstigung des neutralen Handels dem heutigen Geist der britischen Seepolitik entspreche.**) Unter diesen Umständen hat man sich auf der Konferenz ohne größere Schwierigkeiten über das Geleitwesen geeinigt. Die angenommenen Regeln sind in Kap. VII Art. 61 und 62 der Londoner Erklärung vom 26. Februar 1909 enthalten.***)

An die Spitze ist der Grundsatz gestellt: „Neutrale Schiffe unter dem Geleit ihrer Kriegsflagge sind von der Durchsuchung befreit." Hiermit ist zugleich die Frage entschieden, ob die Befreiung sich auch auf Schiffe erstreckt, die unter dem Schutz des Kriegschiffs einer anderen neutralen Macht fahren. In den Zeiten der Bewaffneten Neutralität wurde dies bejaht, die verbündeten Mächte sagten sich gegenseitig den Schutz ihrer Flagge für Konvoifahrten zu und beanspruchten die Achtung dieses Schutzes seitens der fremden Kriegschiffe. Für Preußen namentlich, solange es eine eigene Kriegsmarine nicht besaß, war es von großer Wichtigkeit, daß seine Handelsschiffe unter dem Konvoi einer befreundeten neutralen Flagge von der Durchsuchung befreit blieben. Allein es liegt auf der Hand, daß der Befehlshaber eines Geleitschiffs nicht in der Lage sein wird, für das neutrale Verhalten fremder Schiffe und fremder Staatsangehörigen dieselben Garantien zu übernehmen und für seine Versicherungen dieselbe Glaubwürdigkeit zu verlangen, wie bei Schiffen seiner eigenen Nationalität. Mit Recht wurde daher auch von der Mehrzahl der modernen Völkerrechtslehrer die jetzt in London vereinbarte

*) „Les navires de commerce neutres naviguant sous l'escorte de bâtiments de guerre d'une puissance neutre (convoi) n'en pourront pas moins être arrêtés, soumis à la visite et, s'il y a lieu, saisis et confisqués." In dem preußischen Prisen-Reglement von 1864 und einigen Staatsverträgen, die das Deutsche Reich bzw. der Norddeutsche Bund abgeschlossen haben, ist die Konvoifreiheit ohne Einschränkungen anerkannt. Vgl. Verträge mit Salvador 13. Juni 1870, Art. 21, mit Costa Rica 18. Mai 1824, Art. 24.

**) Vgl. die Instruktionen für die englischen Vertreter auf der Londoner Konferenz in dem Blaubuch: Miscellaneous Nr. 4, 1909, S. 20 bis 32.

***) Der französische Text mit deutscher Übersetzung ist abgedruckt in dem Weißbuch: „Ergebnisse der in London vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 abgehaltenen Seekriegsrechts-Konferenz", S. 29 und 30.

Regel aufgestellt, daß die Konvoifreiheit nur für die unter dem Geleit ihrer nationalen Kriegschiffe befindlichen Fahrzeuge gelten soll. Daß neutrale Schiffe, die sich einem feindlichen Konvoi anschließen, hierdurch einen feindlichen Charakter annehmen und, eintretendenfalls, der Beschlagnahme und Konfiskation seitens der anderen kriegführenden Partei unterliegen, ist ein feststehender Satz des Völkerrechts.

Über die Pflichten des Kommandanten des Geleitschiffs ist in Art. 61 bestimmt, daß er dem Kommandanten des Kriegschiffs einer kriegführenden Partei auf dessen Ersuchen über die Eigenschaft der Schiffe und über ihre Ladung schriftlich „jede Auskunft zu geben hat, zu deren Erlangung die Durchsuchung dienen würde“ (toutes informations que la visite servirait à obtenir). Nach den meisten bisherigen Verträgen und Dienst-Reglements sollte sich diese Auskunft hauptsächlich auf die Ordnungsmäßigkeit der Schiffspapiere und das Nichtvorhandensein von Konterbande beziehen. Indessen es können auch andere Punkte in Frage kommen, so namentlich der Bestimmungsort der Schiffe mit Rücksicht auf eine etwa erklärte Blockade. In diesem Fall kann von dem Konvoi-Kommandanten die Versicherung verlangt werden, daß die von ihm geleiteten Schiffe sich nicht auf der Fahrt nach einem blockierten Hafen befinden, und daß sie den Konvoi nicht innerhalb des Aktionsbereichs eines Blockadegeschwaders verlassen werden. Ebenso sind weitere Fragen aller Art zulässig, um festzustellen, daß die konvoyierten Schiffe sich keiner neutralitätswidrigen Unterstützung des Feindes schuldig machen. Zur Vermeidung von Irrtümern und Mißverständnissen soll die Antwort stets schriftlich erteilt werden, während nach früherer Praxis auch eine mündliche oder auf Ehrenwort abgegebene Erklärung genügte. Den Regierungen der einzelnen Staaten ist überlassen, durch Instruktionen an die Kommandanten der Geleitschiffe und sonstige landesgesetzliche Vorschriften dafür zu sorgen, daß eine mißbräuchliche Benutzung des Konvoi verhindert und während der Fahrt eine strenge Aufsicht über die Handelsschiffe ausgeübt wird. Es ist dies eine selbstverständliche Pflicht der neutralen Regierungen, um der Verantwortlichkeit zu genügen, die sie mit der Einrichtung von Geleitfahrten in Kriegszeiten auf sich nehmen.

Art. 62 des Londoner Abkommens regelt das Verfahren, das eintreten soll, wenn trotz der Versicherungen des Führers des Konvoi eine der Kriegsparteien Ursache hat anzunehmen, daß eine neutralitätswidrige Handlungsweise vorliegt. Dies war der eigentliche Streitpunkt zwischen der englischen und der kontinentalen Rechtsauffassung. England beanspruchte, wie wir sahen, in einem solchen Falle für seine Kriegschiffe die Befugnis, selbständig eine Durchsuchung der verdächtigen Schiffe vorzunehmen, und behandelte jeden Widerstand dagegen als einen Akt der Feindseligkeit, der unter Umständen die Beschlagnahme und Einziehung des ganzen Konvoi zur Folge hatte. Andere Mächte verlangten unbedingte Glaubwürdigkeit für die Erklärungen des Kommandanten und betrachteten jeden Zweifel als ehrenrührig. Eine dritte Gruppe endlich, an deren Spitze Frankreich stand, erachtete eine Nachprüfung für zulässig, aber nur durch den Konvoi-Kommandanten, der für das Verhalten der von ihm eskortierten Handelsschiffe verantwortlich ist. Dieses französische System ist jetzt ohne jeden Widerspruch auf der Londoner Konferenz angenommen, und zwar fast genau in der Fassung der oben mitgeteilten französischen Marine-Instruktion vom 31. März 1854. Der Kommandant des Kriegschiffs der Kriegspartei muß seine Verdachtsgründe dem Befehlshaber des

Geleitschiffs mitteilen, dieser allein nimmt die Nachuntersuchung (vérification) vor und stellt das Ergebnis in einem Protokoll fest, das in Abschrift dem Offizier des fremden Kriegschiffs zu übergeben ist. Letzterer hat kein Recht, bei der Nachuntersuchung zugegen zu sein, doch kann der Konvoiführer, wenn er es für angemessen hält, ihn zur Teilnahme einladen.*) Die ausschlaggebende Stellung des Konvoiführers zeigt sich auch darin, daß bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen ihm und dem Kommandanten des anderen Kriegschiffs über den Tatbestand einer Neutralitätsverletzung durch eines der konvoyierten Schiffe seine Entscheidung zu befolgen ist. Der etwaige Protest des anderen Teils hat nur die Wirkung, daß der Streitfall später auf diplomatischem Wege nochmals zwischen den beteiligten Regierungen erörtert und erledigt werden kann. Eine Anrufung des internationalen Prisenhofes in einem solchen Falle und bei sonstigen, dem Befehlshaber des Geleitschiffs zur Last gelegten Pflichtverletzungen ist natürlich ausgeschlossen, da jener nur als Berufungsinstanz gegen Entscheidungen der nationalen Prisengerichte zuständig ist.

Wenn dagegen die angeordnete Nachprüfung Tatsachen ergibt, die nach Ansicht des Konvoi-Kommandanten die Beschlagnahme eines Schiffs rechtfertigen würden, so ist der Schutz des Geleits verwirkt und muß diesem entzogen werden. Das Schiff wird dann behandelt, als ob es unter gewöhnlichen Umständen von dem Kommandanten des Kriegschiffs einer kriegführenden Partei bei dem Versuche einer Neutralitätsverletzung betroffen wäre. Eine strenge Bestrafung erscheint angemessen, weil es sich auch gegenüber dem Kommandanten des Konvois, der es gutgläubig unter seinen Schutz nahm, einer Täuschung schuldig gemacht hat. Daher wird, wenn beispielsweise bei der Nachuntersuchung verheimlichte Konterbande entdeckt wird, nicht etwa diese eingezogen und dem schuldigen Schiffe dann gestattet, seine Fahrt mit dem Konvoi fortzusetzen, sondern jeder weitere Schutz hört auf, das Schiff selbst wird beschlagnahmt und zur prisengerichtlichen Aburteilung über seine Ladung in einen Hafen der kriegführenden Partei gebracht.

Überblickt man den Gesamtinhalt der Art. 61 und 62, so wird man zugeben müssen, daß durch die darin getroffenen Bestimmungen die vielumstrittene Geleitsfrage in klarer und zweckmäßiger Weise geordnet ist, und kann nur wünschen, daß das vorliegende Ergebnis auch von den auf der Londoner Konferenz nicht vertretenen Seemächten, die zum Beitritt eingeladen werden sollen, angenommen werden möge. Freilich hat die Konvoischiffahrt gegenwärtig nicht mehr dieselbe praktische Bedeutung wie in früheren Jahrhunderten. Einmal sind die Rechte der Neutralen auf See gesicherter, so daß das Bedürfnis eines militärischen Schutzes gegen Übergriffe der kriegführenden Parteien nur noch in Ausnahmefällen hervortreten wird. Dann dürfte es heute überhaupt selten vorkommen, daß in Kriegszeiten eine größere Anzahl von neutralen Handelsschiffen sich versammelt, um gemeinsam die Fahrt nach demselben Bestimmungsort anzutreten. Schon der große Unterschied in der Schnelligkeit der modernen Schiffe

*) Dies wird ausdrücklich hervorgehoben in dem ausführlichen, von dem französischen Konferenzbevollmächtigten Prof. Renault verfaßten Generalbericht, der, von allen Mitgliedern gebilligt, eine authentische Erklärung der einzelnen Bestimmungen des Londoner Abkommens enthält. Abgedruckt in dem englischen Blaubuch: „Proceedings of the International Naval Conference held in London“, Miscellaneous Nr. 5, 1909, S. 342 bis 378.

macht dies schwierig. Man müßte getrennte Konvois für Segelschiffe, schnelle Passagierdampfer und langsame Frachtdampfer einrichten, wozu die neutralen Regierungen sich kaum verstehen werden, wenn nicht ganz besondere Umstände eine solche Fürsorge für die Reederei-Interessen nötig machen. Aber trotzdem behält das Londoner Abkommen über das Geleitwesen seine prinzipielle Wichtigkeit, da es den formellen Abschluß einer geschichtlichen Entwicklung in dem Verhältnis zwischen den kriegführenden und den neutralen Parteien bedeutet.

Auch hier ist die Entscheidung schließlich zugunsten der Neutralen und gegen die englische Praxis ausgefallen.

Durch Anerkennung der Konvoifreiheit ist den früher ins maßlose gesteigerten Ansprüchen auf Durchsuchung neutraler Handelsschiffe in Kriegszeiten eine weitere Schranke gezogen, ein Überbleibsel aus der Epoche mißbräuchlicher Gewaltmaßregeln in Seekriegen beseitigt.



Über die Aufgaben moderner Torpedoboote.

Entwicklung des Torpedobootes.

Die ersten Torpedoboote dienten der Verwendung von Spieren- oder Schlepptorpedos. Die Minderwertigkeit dieser Waffen konnten dem Boot eine größere Bedeutung, eine entwicklungsfähige Zukunft nicht geben. Erst als im Whitehead-Torpedo eine Waffe gefunden war, deren Gebrauchsfähigkeit sicher stand, deren Einzelwirkung die aller anderen Waffen weit übertraf, entstand das moderne Torpedoboot.

In ihm fand der Torpedo den Träger, der ihn zur selbständigen Waffe machte; in dem Torpedo besaß das kleine Fahrzeug die Waffe, die es befähigte, große Erfolge zu erreichen. Großer Erfolg bei verhältnismäßig kleinem Einsatz ist der Grundgedanke für die Entstehung des Torpedobootes gewesen.

Der größtmögliche Erfolg für das Torpedoboot ist die Vernichtung des feindlichen Linienschiffes. Das Linienschiff ist also sein Ziel.

Je mehr das Torpedoboot fähig wurde, dieses Ziel zu erreichen, um so dringender wurde der Wunsch nach einer sicheren Abwehr. Die Unsicherheit und Unzulänglichkeit der reinen Schutzmittel, wie Sperren, Torpedoschutznetze einerseits, Scheinwerfer, Antitorpedobootartillerie anderseits, führten dazu, die beste Verteidigung im eigenen Angriff zu suchen. Das forderte eine Waffe, die fähig war, das Boot zu vernichten, ehe es auf das Feld seiner Tätigkeit gelangte. So entstand der Torpedobootzerstörer. Sein ursprünglicher Zweck ist, das feindliche Torpedoboot zu vernichten, ehe es die eigenen Linienschiffe erreichen kann.

Die eine Aufgabe rechtfertigte jedoch die Ausbildung dieses besonderen Schiffstyps nicht. So wurde er, wie sein Gegner, auch seinerseits ein Torpedoboot, ein Torpedoboot größeren Deplacements.

Der daraus sich entwickelnde Kampf der beiden Torpedobootstypen bedingte immer weitere Steigerung der Wasserverdrängung.

Von 80 bis 100 Tonnen Ende der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts ist man heute vielfach schon beim zehnfachen, 800 bis 1000 Tonnen, angekommen. Die Kosten des Einzelbootes sind in noch größerem Verhältnis gestiegen, der Einsatz dieser Boote ist nicht mehr klein. Sie sind zu wertvoll an Material und Personal geworden, als daß sie zu gelegentlicher Verwendung bestimmt noch Daseinsberechtigung hätten.

Nur wenn sie ein notwendiges Kriegsmittel sind, nur wenn der Kriegszweck Aufgaben stellt, zu deren Lösung sie nötig und fähig sind, nur dann ist ihre Weiterentwicklung berechtigt.

Zielpunkte der Torpedobootsverwendung.

Die Aufgaben, die dem Torpedoboot in einem Kriege gestellt werden können, hängen ab vom Gegner.

Zwei Hauptfaktoren: das Kriegsziel und das Verhältnis der Stärke und Art der Seestreitkräfte der kriegführenden Gegner bestimmen die strategische Richtung ihrer Seekriegführung. Sie entscheiden, ob der Krieg strategisch offensiv oder defensiv geführt werden muß.

Strategische Defensive.

Mehr als im Landkriege bedeutet im Seekriege die Defensive einen schwerwiegenden Verzicht, den Verzicht auf das beiden Mächten offene, zwischen ihren Ländern liegende Kampffeld, die See. Nur der Schwächere wird sich dazu entschließen. Er darf es nur dann tun, wenn entweder:

1. der Schaden, der ihm durch dauernde Überlassung des Meeres an den Gegner erwächst, nicht ausreicht, um ihn zur Unterwerfung unter dessen Willen zu zwingen, oder
2. wenn er hofft, dem zurzeit überlegenen Gegner später in besserer Gleichgewichtslage entgegentreten zu können.

Zu 1. Ein solcher strategischer Gedanke, der auf jede Wiedergewinnung des Meeres verzichtet, schlösse keinerlei kriegerisches Handeln zur See mehr in sich. Es wäre bloßes Dulden.

Zu 2. Zwei Wege sind denkbar, die die Lage für den Schwächeren verbessern könnten:

a) die Verstärkung der eigenen Streitkräfte,

b) die Schwächung der Streitkräfte des Gegners.

a. Stärkung der eigenen Streitkräfte.

Die Eigenart des Seekrieges, die als Grundlage für die naturgemäß auch in ihm entscheidende Betätigung des Menschen ein kriegstüchtiges Material erfordert, macht die Stärkung der eigenen Streitkräfte durch Hinzufügen neuer Kampfeinheiten während des Krieges nahezu unmöglich. Nur in dem Falle, in dem das Heranziehen von zeitweise abwesenden aktiven Schiffen oder Verbänden erwartet werden kann, verspricht sie Nutzen. Neue, uneingefahrene Schiffe, alte, minderwertige Reserven erhöhen die Kampfkraft wenig oder gar nicht.

Das Ziel der einen Defensivkrieg führenden Seemacht verlangt also die Schwächung der feindlichen Streitkräfte.

b. Schwächung der feindlichen Streitkräfte.

Das Einsetzen eigener wertvoller Schiffe kann, da sie mindestens gleichen Verlusten ausgesetzt sind wie der Gegner, zur Erreichung des Ziels nicht führen.

Dazu bedarf man solcher Kampfkräfte, deren Verlust geringeren Schaden bringt, als der ist, den sie dem Gegner zufügen können: das sind die Torpedoboote.

Ihre Aufgabe ist es, die feindliche Linienschiffsflotte so zu schwächen, daß die Entscheidungsschlacht mit Aussicht auf Erfolg geschlagen werden kann.

Zwei Grundformen ihrer Verwendung lassen sich denken: eine defensive und eine offensive.

a. Defensiver Gebrauch der Boote.

Unter defensivem Gebrauch der Boote kann nur verstanden werden, daß die Boote, in Häfen, Flußmündungen, Buchten geschützt liegend, die Annäherung der Linienschiffe des Gegners erwarten.

Vermeidet der Gegner, um sich ihren Angriffen nicht auszusetzen, die Annäherung an diese Stellungen, so bleibt ihre Tätigkeit auf dieses Fernhalten, auf reine Defensivwirkung beschränkt, sie sind dann nichts als „torpedoboats in being“.

Zur Erreichung des Kriegszwecks tragen sie nicht bei.

Nähern aber wird sich der Gegner nur, wenn er einen entscheidenden Schlag gegen die feindliche Flotte führen kann, ohne sich vorzeitiger Schwächung durch feindliche Torpedobootsangriffe auszusetzen. Das ist nur am Tage möglich. Ihn abzuweisen sind dann die Boote nicht mehr in der Lage. Die rechtzeitige Schwächung vor der Schlachtenentscheidung ist ihnen nicht gelungen. Sie ist nur bei offensivem Gebrauch der Boote möglich.

b. Offensiver Gebrauch der Boote.

Er verlangt zunächst das Heranbringen der Boote auf ihren Kampfplatz, d. h. auf die Stellung der feindlichen Linienschiffsflotte. Diese hängt ab vom Gegner.

Befinde ich mich in der strategischen Defensive, so bleibt dem Gegner, sofern er die Kriegshandlung fördern will, nur die Blockade. Er kann sie in schwächerer oder stärkerer Form durchführen; anwenden muß er sie, wenn er sich des Vorteils, der ihm durch freiwillige Einräumung der Seeherrschaft zugefallen ist, nicht begeben will.

Zwei Aufstellungsarten kann die Blockadeflotte einnehmen:

1. im gesicherten Hafen an ihrer eigenen Küste oder in einem geeignet liegenden befestigten Stützpunkte,
2. in einer Blockadeposition auf See.

Die Möglichkeit, an der eigenen Operationsbasis oder in einem Stützpunkte zu stehen, hängt ab von der geographischen Lage der kriegführenden Länder usw. zueinander, der erreichbar kleinste Abstand einer Blockadeposition auf See bis zur inneren Blockadelinie von der zur Sicherheit der Flotte gegen Unterseebootsangriffe bei Tage nötigen Entfernung von deren (möglicher oder wirklicher) Operationsbasis.

Strategische Offensive.

Sie ist die natürliche Form der Kriegführung für den Stärkeren. In welcher Weise er sie zur Tat machen kann, richtet sich nach dem Verhalten des Gegners.

1. Der Gegner bleibt defensiv.

Bleibt der Gegner in der Defensive, so muß ich, wie oben bemerkt, um die mir eingeräumte Herrschaft zur See zu bewahren, zur Blockade schreiten. Reicht der Schaden, den ich ihm dadurch zufüge, nicht aus, um ihn zu völliger Unterwerfung zu zwingen, so bedarf es, wenn ein Fortgang der Kriegshandlung erreicht werden soll, einer unmittelbaren Schädigung seiner Streitkräfte.

Die Linienschiffsflotte oder auch nur gefechtsstarke Panzerkreuzer dazu einsetzen hieße sie zum leichten Opfer feindlicher Minen, Sperren, Boote usw. machen. Auch hier fordert also das Kriegsziel als Kampfmittel, das nötig ist, um der Flotte des defensiven, schwächeren Gegners empfindliche Verluste beizubringen, die Verwendung von leichten Streitkräften.

Nur eine Form ihrer Verwendung ist möglich: Ihr offensiver Gebrauch. Zwei Arten von leichten Streitkräften gibt es: Kleine Kreuzer (Scouts usw.) und Torpedofahrzeuge. Der kleine Kreuzer ist weder artilleristisch noch torpedotaktisch zu offensiver Schädigung wertvoller feindlicher Kampfeinheiten befähigt. Dazu sind Torpedoboote nötig.

2. Der Gegner geht gleichfalls offensiv vor.

Wählen beide Seemächte die offensive Kriegsform, so fühlen sie sich stark genug, die Entscheidung im Linienkampfe herbeizuführen. Sie sind entschlossen, zu kämpfen, ohne daß eine Änderung des Kräfteverhältnisses vorher eingetreten ist.

So wichtig die Aufgaben sein können, die dabei den Torpedobooten nach der Schlacht und vielleicht auch noch in der Schlacht zufallen können, ein notwendiger Faktor in der Rechnung der Strategie sind sie nicht.

Ob der starke Gegner sofort offensiv vorgehen wird, liegt außerdem außerhalb der Möglichkeit einer sicheren Berechnung.

Die Torpedoboote sind also sowohl für den zur kräftigsten Offensive Entschlossenen wie für den sich auf die Defensive Beschränkenden ein unentbehrliches Kriegsmittel, dessen offensiver Gebrauch in beiden Fällen nötig ist.

Die Aufgaben der Torpedobootsverwendung.

Die Aufgaben, die durch die Notwendigkeit offensiver Verwendung der Torpedoboote gestellt werden, sind:

1. Heranbringen des Bootes auf den Kampfplatz,
2. Erfolg durch den Torpedotreffer.

1. Heranbringen des Bootes auf den Kampfplatz.

Es erfordert: die Überwindung

a) der Entfernung zwischen der eigenen Operationsbasis und der feindlichen Linienflotte,

b) der Gegenwirkung, die das Boot auf diesem Wege finden wird.

Überwindung der Entfernung. Sie verlangt eine gewisse Seeausdauer. Einmal außerhalb des Hafens, muß das zu keiner Verteidigung fähige Boot jeden Augenblick zur Entwicklung seiner Höchstleistung — sei es zum Angriff, sei es zur Flucht — imstande sein. Das fordert dauernd hohe Feuer, also selbst bei geringer Fahrt einen Kohlenverbrauch, der hoher Geschwindigkeitsleistung entspricht. Nur die Seeausdauer des Bootes bei hoher Dauergeschwindigkeit kommt also in Frage.

Ihre unter dieser Voraussetzung zu fordernde Größe hängt ab von der Entfernung des Gegners.

Eine Betrachtung der einzelnen Kriegsmöglichkeiten daraufhin, welche Anforderung jede einzelne der geographischen Situation nach an die Seeausdauer der Boote stellt, ist hier nicht am Platze. Ein kurzer Blick auf die Karten überzeugt davon, daß es nur wenig Kriegstheater gibt, auf denen Boote selbst in 14 stündiger Winternacht imstande wären, in einer Nacht aus ihrer Operationsbasis auszubrechen, den Feind an seiner Küste aufzusuchen, anzugreifen und wieder zurückzukehren. Ebenso

fordert der Angriff auf eine in Blockadeposition auf hoher See stehende Flotte eine größere Seeausdauer als eine Such- und Angriffsnacht.

Nimmt man den Aktionsradius der Unterseeboote gering mit 30 sm an, so ist eine bei Tage außerhalb dieses Umkreises stehende Flotte vor jedem Nachtangriff der mit 20 kn Fahrt ausbrechenden Torpedoboote sicher, wenn sie auch nur gleichzeitig mit ihnen bei Eintritt der Dunkelheit mit etwa 15 kn von dem blockierten Platze abläuft.

Das sichere Heranbringen des Bootes auf den Kampfplatz fordert also zur Überwindung der Entfernung mindestens eine Seeausdauer, die dem Boote gestattet, zwei Nächte und einen Tag, also wenigstens 36 Stunden, die See zu halten.

Überwindung der Gegenwirkung. Auf dem Wege zum Kampfplatz muß das Boot mit der feindlichen Gegenwirkung rechnen.

Es ist nicht Aufgabe des Bootes, sie zu beseitigen; es muß sie vermeiden. Nur zwei Mittel stehen ihm dazu zur Verfügung: möglichste Unsichtbarkeit und überlegene Geschwindigkeit.

Möglichste Unsichtbarkeit fordert Verkleinerung, hohe Geschwindigkeit Vergrößerung des Deplacements. Mit Rücksicht auf die erste Forderung muß daher die Geschwindigkeit an der unteren Grenze des Notwendigen gehalten werden. Nicht eine einzelne, unter besonderen Verhältnissen erreichte Rekordleistung macht das Boot zur Durchführung seiner Aufgabe fähig, sondern hohe Dauergeschwindigkeit.

Hohe Geschwindigkeit bei schlechtem Wetter ist nur für große Deplacements erreichbar. Die Erfüllung dieser Forderung würde dem Boot seine Natur nehmen und es zum Schiffe machen.

Die Gegner, auf deren Gegenwirkung das Boot auf seinem Wege zur feindlichen Linienflotte stoßen kann, sind Kreuzer und Torpedoboote.

Die Geschwindigkeit der feindlichen Boote kann die untere Grenze der für die eigenen Boote nötigen Geschwindigkeiten nicht bestimmen. Hier ist eine Geschwindigkeitsrivalität für das Boot unmöglich. Gegen sie braucht es daher nächst möglichster Unsichtbarkeit eine Verteidigungskraft: Artillerie. Es kann sie dem gleichartigen Gegner gegenüber ohne Aufgabe seiner Eigenart tragen.

Anders steht es gegenüber dem Kreuzer, denn dieser hat noch andere Aufgaben, die das Maß seiner Geschwindigkeit beeinflussen.

Ihm muß das Torpedoboot bei normalen Wetterverhältnissen an Geschwindigkeit unbedingt überlegen sein. Die höchste Dauerleistung gleichaltriger Kreuzer ist der Maßstab für die vom Torpedoboot zu fordernde Geschwindigkeit.

Je mehr durch diese Forderung eine Deplacementssteigerung bedingt wird, um so weniger ist die Erfüllung der Forderung möglichster Unsichtbarkeit durch Kleinheit des sichtbaren Bootskörpers zu erreichen. Nur ein Weg steht dazu offen. Die Beschränkung der Verwendung auf die Dunkelheit der Nacht.

2. Erfolg durch den Torpedotreffer.

Das Kampfmittel, das zum Erfolge führt, ist die Torpedowaffe; die Kampfform ist der Angriff.

Die Torpedowaffe. Bei der großen Wirkung des einzelnen Treffers kann die Zahl der Rohre beschränkt bleiben. Zwei bis drei Rohre sind von fast allen Marinen als zweckmäßig anerkannt.

Für die Ausrüstung mit Reservetorpedos bleibt zu bedenken: Die Natur des Torpedobootsangriffes bringt es mit sich, daß gerade das Boot, das zum erfolgreichen Torpedoschuß herangeführt ist, ungesehen, d. h. unverletzt herangekommen sein wird. Es wird also zu sofortiger weiterer Verwendung fähig sein.

Soll es die großen, sicher nicht leicht errungenen Aussichten auf Erfolg, die ihm durch das „Heransein am Feinde" gegeben sind, ausnutzen, so muß es seine Reservetorpedos — möglichst einen für jedes Rohr — selbst an Bord haben.

Ausführungen über die aussichtsreichsten Rohrrichtungen und über die Verwendungsbedingungen der Torpedowaffe verbieten sich hier von selbst.

Der Angriff. Im offenen Kampfe gegen das Linienschiff kann das Torpedoboot seinen Zweck nie erreichen. Es hat keinerlei Defensivkraft. Jeder Versuch, sie ihm bei Steigerung des Deplacements durch Schutzmittel — wasserdichte Einteilung oder gar Panzerung — zu geben, muß dem Boot in kurzem hoffnungslosem Konkurrenzkampf gegen die Wirkungsfähigkeit der Antitorpedobootartillerie seine Natur nehmen.

Es ist Aufgabe des Antitorpedobootgeschützes, das Boot mit einem Treffer außer Gefecht zu setzen. So lange das Torpedoboot Boot bleibt, wird die Geschütztechnik diese Forderung erfüllen. Nicht schützen darf sich das Boot vor dem Artillerietreffer, es muß ihm entgehen.

Was im offenen Kampfe nicht möglich ist, kann der Überraschung gelingen. Sie allein wird das Boot vor vorzeitiger Vernichtung durch die feindliche Artillerie bewahren.

Das geeignete Feld für jede Überraschung ist die Dunkelheit der Nacht, die geeignete Form der gleichzeitige, schnelle Angriff vieler.

So verlangt auch der Angriff möglichste Unsichtbarkeit bei möglichst hoher Geschwindigkeit. Diese kann gesteigert werden bis zur Erfüllung der Forderung, daß im schnellen Anlauf eine genügende Orientierung zur sicheren Abgabe des Torpedoschusses möglich bleiben muß.

Diese Grenze ist bei den bisher erreichten Geschwindigkeiten nicht überschritten.

Nächst der Geschwindigkeit kann das überraschende Auftreten von Torpedobootsmassen einzelne der angreifenden Boote dem vernichtenden Artilleriefeuer entziehen. Das war auch am Tage denkbar, solange das Schiffsgemenge oder doch wenigstens der Kampf auf nahe Entfernungen in der Absicht der Taktik lag.

Auf je weitere Entfernungen die Artillerieentscheidung möglich ist, um so geringer werden die Aussichten eines solchen Massenangriffs. Als ultimo ratio mag er noch kurze Zeit im Bereiche der Möglichkeiten liegen so lange, bis vergrößerte Torpedoschußweiten und die Weiterentwicklung der Unterseeboote ihn ganz ersetzen werden; ein Erfolgsfaktor in der Rechnung des Flottenführers für die Entscheidungsschlacht dürfte er schon heute nicht mehr sein.

Nur die Nacht gestattet heute dem Boot überraschendes Auftreten. Wie zum Durchbrechen der Gegenwirkung, so braucht es zum Angriff, je größer sein Deplacement geworden ist, um so mehr ihre Dunkelheit.

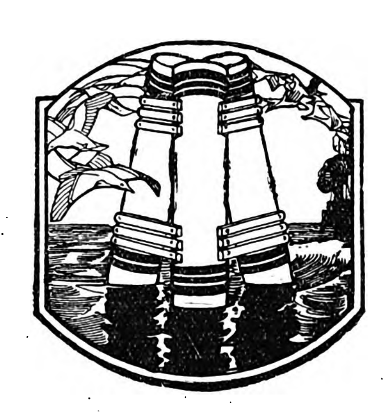
Schluß: Schneller Nachtangriff vieler Boote ist die einzige Kampfform, die das moderne Torpedoboot, an dessen Geschwindigkeit und Seeausdauer, d. h. also an dessen Deplacement, gegen früher so wesentlich gesteigerte Anforderungen gestellt werden müssen, zum Erfolge führen werden.

Wird es zu anderer Verwendung bestimmt, dann wird der Erfolg den Einsatz nicht mehr lohnen.

Das Kriegsziel verlangt aber den Einsatz der Boote. Sie sind ein notwendiges Kriegsmittel in der Rechnung der Strategie.

Erfolge wird dies Kriegsmittel nur haben, wenn es seiner Eigenart entsprechend verwendet wird.

Hn.



Die Ergebnisse der Untersuchung der Zustände in der französischen Marine.

Am 25. März 1909 wurde im Anschluß an die Verhandlung über die Nachtragsforderungen und den Bilan des Marineministers Picard auf Antrag des Abgeordneten Delcassé eine aus 33 Mitgliedern bestehende parlamentarische Kommission ernannt, die den Auftrag erhielt, die Zustände in der Marine zu untersuchen und am Schlusse der Session über das Ergebnis zu berichten. Die Kommission, über deren Tätigkeit laufend in dieser Zeitschrift Mitteilung gemacht worden ist, hat Ende Juni ihren durch M. Henri Michel, Berichterstatter über das Marinebudget von 1907 und über die Ergebnisse der Untersuchung des „Jéna"-Unfalls, bearbeiteten Bericht, der in seinem Hauptteil 220, in den Anlagen, den protokollarischen Vernehmungen, über 870 Seiten umfaßt, der Kammer vorgelegt. Die Verhandlungen darüber fanden in den ersten Wochen des Juli statt.

Solchen Untersuchungen ist die französische Marine bereits wiederholt unterzogen worden, ohne daß sie wesentliche Ergebnisse gezeitigt hätten; nach M. Chaumet waren es innerhalb 15 Jahren nicht weniger als 8, während deren Untersuchungskommissionen tagten: Im Jahre 1894 trat eine außerparlamentarische Kommission von 36 Mitgliedern zusammen, sie arbeitete volle vier Jahre und verfaßte einen Bericht von 5000 Seiten in elf Bänden. „On l'admire plus qu'on ne lit" sagt M. Chaumet sehr treffend von ihm; — jedenfalls hatte er keine Folgen. 1904 wurde eine neue Kommission berufen; sie bestand aus 70 Mitgliedern: 38 Abgeordneten, 19 Senatoren und 13 Fachleuten. Die große Zahl der Mitglieder ebenso wie der Umstand, daß der Marineminister Pelletan selbst den Vorsitz führte, ließ den Nutzen dieser Untersuchung von vornherein als sehr gering erscheinen. Sie hat denn auch einen Bericht nicht geliefert, ihre Tätigkeit ist ohne besonderen Abschluß eingestellt oder vielmehr, wie in der Debatte am 1. Juli erwähnt wurde: elle vit encore légalement et nous pourrions avoir ce spectacle original de voir, pendant que M. Delcassé enquête M. Thomson, M. Thomson enquêter le Gouvernement dont M. Delcassé faisait partie. Es folgten die Kommissionen des Senats und der Deputiertenkammer anläßlich des „Jéna"-Unfalles im Jahre 1907. Die Berichte beider über die Ursache der Explosion gingen in ihren Schlüssen auseinander; die Kammer stellte fest, es sei ihr unmöglich, die Ursache mit Bestimmtheit anzugeben; ein zweiter Bericht, den die Kammerkommission über die allgemeinen Ursachen der zahlreichen Unfälle in der französischen Marine in Aussicht stellte, liegt noch heute nicht vor.

Nach allem liegt es nahe, auch den Nutzen der letzten Untersuchung nur gering einzuschätzen, wie es während der Debatte von seiten einzelner Abgeordneten geschah, die darauf hinwiesen, daß die Enthüllung der unglaublichen Mißstände eine Änderung des Systems doch nicht zeitigen werde, daß sie vielmehr nur schädlich wirke, da sie den Wert der französischen Marine in den Augen ihrer Rivalen herabsetze; zudem würden jahraus, jahrein die Zustände in der Marine durch die Budgetberichterstatter einer sehr

eingehenden Kritik unterworfen, die eine besondere Untersuchung unnötig mache, da durch sie alle Übelstände bereits mehr oder weniger bekannt geworden seien.

Wenn wir demgegenüber glauben, daß die Wirkung des vorliegenden Berichtes mit seinem überwältigenden Anklagematerial doch bedeutend größer sein wird als die der früheren Untersuchungen, so gründet sich diese Ansicht darauf, daß die Tätigkeit der Kommission von 1909 einen Ausgangspunkt hatte, der vor jedermanns Augen klar daliegt und der dazu geeignet ist, die Gefühle der französischen Nation aufs tiefste zu verletzen: Dank den Mißständen in der Verwaltung der Marine und dank der unrationellen Verwendung der bewilligten Mittel ist die französische Flotte in den letzten Jahren von der zweiten Stelle in der Reihe der Seemächte auf die vierte zurückgegangen. Die Erbitterung über diese Tatsache und der feste Wille, der Mißwirtschaft ein Ende zu bereiten, die in der Kammer deutlich zutage traten, machen es wahrscheinlich, daß eine außergewöhnliche Anstrengung erfolgen wird, um der französischen Marine eine der Stellung des Landes entsprechende Leistungsfähigkeit wiederzugewinnen. Erleichtert werden die nötigen Schritte ohne Zweifel durch die gründliche Arbeit der Untersuchungskommission, bei deren Tätigkeit zwar politische Rücksichten auch eine gewisse Rolle gespielt haben — wie es in Frankreich stets bei solchen Gelegenheiten der Fall zu sein pflegt —, der es aber gelungen ist, auf Grund sachlicher Feststellungen ein Bild von der französischen Marine zu entwerfen, das aufs eindringlichste zur Abkehr von den bisherigen Wegen mahnt, und die es auch nicht unterlassen hat, nach Feststellung der Ursachen der verschiedenartigen Mißstände die Wege zu ihrer Beseitigung zu weisen.

Im Folgenden sollen zunächst die Schlüsse wiedergegeben werden, die die Untersuchungskommission als Ergebnis ihrer Tätigkeit der Kammer vorgelegt hat. Es sollen sodann dem Bericht die Angaben entnommen werden, die dazu geeignet sind, die Zustände der französischen Marine auf den einzelnen Gebieten — Schiffsbauten, Artillerie, Werften, Hafenbauten, Zentralverwaltung — zu beleuchten und unsere Kenntnis von der Leistungsfähigkeit und Schlagfertigkeit der französischen Flotte zu ergänzen.

I. Die Schlüsse der Untersuchungskommission.

1. Schiffsbauten. In den letzten zehn Jahren ist vom Parlament die Genehmigung für den Bau von Schiffen erbeten worden, deren Pläne meist noch nicht ernsthaft fertiggestellt waren. Monate und häufig sogar Jahre liegen zwischen der Vergebung der einzelnen Hauptteile der Schiffe, der Schiffskörper, Türme, Kessel usw. Dadurch ist ein beträchtlicher Verlust an Zeit und Geld entstanden, besonders bei den Linienschiffen der „Patrie"-Klasse und bei den Panzerkreuzern „Ernest Renan", „Edgar Quinet" und „Waldeck Rousseau". Im Laufe der Bauausführung sind häufig wesentliche Änderungen an den Plänen vorgenommen, besonders an der Artillerie der „Justice", „Démocratie", „Liberté", „Vérité" und der drei ebengenannten Panzerkreuzer. Abgesehen von der Bauverzögerung und Preiserhöhung, wird dadurch die Homogenität, diese wichtige Eigenschaft der Geschwader, beeinträchtigt. Die Mehrzahl dieser Fehler ist auch bei der „Danton"-Klasse begangen, deren Bauauftrag Ende Dezember 1906 unterzeichnet wurde und deren Pläne Hunderte von Änderungen erfahren haben.

Vorschlag der Kommission: 1. Ein derartiges Verfahren ist scharf zu tadeln, da es die Staatsfinanzen schädigt und unvereinbar mit jedem rationellen, methodischen und schnellen Schiffbau ist. — 2. Die Kammer wird zukünftig keinen Neubau genehmigen, bevor sie die Gewißheit hat, daß die Pläne, wenigstens in ihren Hauptteilen, festgelegt und die Ausschreibungen wohl vorbereitet sind.

2. Werften. Die Werften sind zur Zeit nicht imstande, mit der wünschenswerten Schnelligkeit gleichzeitig Neubauten und Reparaturen auszuführen. Die maschinelle Ausstattung ist allgemein unzureichend und veraltet. Die Leistungsfähigkeit ist wesentlich herabgesetzt durch die Einschränkung der Akkordarbeit, die Verkürzung des Arbeitstages und die Beschränkung der Machtbefugnisse der Chefs. Häufig werden die Arbeiten durch Materialmangel verzögert.

Vorschlag: Im Interesse der Marine und der Staatsfinanzen müssen die Werften und Fabriken mit einer maschinellen Ausrüstung versehen werden, mit der in der kürzesten Zeit ein Maximum an Arbeit geleistet werden kann. Es muß genau darauf geachtet werden, daß während der acht Arbeitsstunden des Tages auch intensiv gearbeitet wird. Die Akkordarbeit muß begünstigt und möglichst allgemein eingeführt werden; ihre Wiederaufnahme in Brest und Ruelle hat ausgezeichnete Ergebnisse gehabt. In denjenigen Werkstätten, in denen die Akkordarbeit wegen der erforderlichen peinlichen Genauigkeit der Ausführung der Arbeiten nicht angebracht ist, müssen die Arbeiter einen Lohn erhalten, der in seiner Höhe dem durch entsprechende Akkordarbeit erworbenen gleichkommt. Die Autorität der Chefs ist durch eine Revision des Dekrets vom 13. Juni 1907 zu heben, ihre Befugnisse hinsichtlich Belohnung und Bestrafung sind zu erweitern. Bevor eine Reparatur an die Privatindustrie vergeben wird, ist festzustellen, ob die Staatswerft sie nicht ausführen kann. Um die Verzögerungen in der Geschäftserledigung zu beschränken, sind die Geschwaderchefs und Marinepräfekten mehr als bisher zu ermächtigen, Entscheidungen zu treffen, ohne vorher die Genehmigung der Zentralverwaltung einzuholen.

3. Lieferungen für die Marine. Die Preise der Lieferungen für die Marine sind beträchtlich gestiegen; besonders der Preis für Turbinen scheint übertrieben hoch. Diese Preissteigerung ist zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß die Marine sich nicht genügend gegen die Forderungen der Lieferanten wehrt, ferner auf die zu zahlreichen zu eng gefaßten und oft ganz unnützen Vorbehalte, die die Marine in die Lieferungsverträge aufnimmt.

Vorschlag: Die Verwaltung ist aufzufordern, eine Herabsetzung der Preise mit allen Mitteln zu erstreben; abgesehen von Ausnahmefällen sind die Lieferungsprämien abzuschaffen; es sind nur Leistungen zu verlangen, die für notwendig und ausreichend gehalten werden.

4. Kessel. Seit zehn Jahren haben die Minister es unterlassen, konkurrierende Firmen zur Lieferung aufzufordern, um bei möglichst niedrigen Preisen eine Verbesserung derjenigen Kesseltypen zu erzielen, die allgemein als die besten anerkannt sind. Nachdem der Marineminister am 5. August 1905 das Technische Komitee zur Äußerung über den Wert der schon erprobten Kesseltypen aufgefordert, die für „Edgar

Quinet" und „Waldeck Rousseau" in Betracht kamen, hat er die vier von dem Komitee vorgeschlagenen Firmen nicht zum Wettbewerb herangezogen, sondern die Lieferung ohne weiteres an zwei der bezeichneten Firmen vergeben. Die Lieferung der Kessel für die „Danton"-Klasse hat der Minister sogar ohne Befragen des Komitees zu gleichen Teilen an dieselben beiden Firmen vergeben. Die Minister haben bei der Wahl des Kesseltyps in den meisten Fällen, obgleich es ohne Preiserhöhung möglich war, nicht dem Typ den Vorzug gegeben, der nach dem einstimmigen Urteil der Seeoffiziere und Ingenieure der beste war.

Vorschlag: Über diese Vorgänge möge die Kammer ihr Bedauern aussprechen und bestimmen, daß in Zukunft, wenn irgend möglich, ein Wettbewerb für die Lieferung des von den technischen Räten als besten Typ bezeichneten Kessels auszuschreiben ist.

5. Artillerie. Die vier Linienschiffsdivisionen und die Panzerkreuzerdivision des Mittelmeergeschwaders haben nicht den vollen Vorrat an Stahlgeschossen an Bord. Die beiden Panzerkreuzerdivisionen des Nordgeschwaders verfügen nur über ein Drittel dieser Vorräte. Reservevorräte an Stahlgeschossen sind für beide Geschwader nicht bereitgestellt. Dies alles, obgleich die stählerne Halbpanzergranate mit Melinitfüllung für mittlere Kaliber bereits 1905, für schwere Kaliber 1906 durchkonstruiert und erprobt war. Erst Ende Februar 1909 ist der Geschoßtyp für die sechs Linienschiffe der „Danton"-Klasse festgelegt, die Ende 1910 mit der Erprobung beginnen sollen. Es fehlt an Zeit und an Mitteln, um bis zu diesem Datum die etatsmäßigen Vorräte an Geschossen herzustellen und vor allem, um sie mit Sprengladung zu versehen. Außerdem sind im Etat für 1909 überhaupt keine Mittel dafür vorgesehen.

Vorschlag: Der hierin liegende Mangel an Voraussicht und die lässig betriebene Vorbereitung für den Krieg sind zu tadeln.

6. Hafenbauten. Das Programm für Hafen- und Werftbauten, das 1901 aufgestellt worden war, um die Häfen und ihre Hilfsmittel in Einklang mit den erhöhten Anforderungen zu bringen, die durch Unterbringung und Reparatur der großen Schiffe des Programmes von 1900 gestellt werden würden, ist nur zum Teil ausgeführt. Nichts ist bisher geschehen, um das Docken und Reparieren der „Danton"-Klasse zu ermöglichen.

Vorschlag: Der Mangel an Voraussicht und die Fahrlässigkeit, die durch diese bedauernswerten Feststellungen zutage treten, sind zu tadeln.

7. Zentralverwaltung. Bei den einzelnen Zweigen der Zentralverwaltung besteht weder eine Übereinstimmung in den Ansichten, noch ein gemeinsames Zusammenarbeiten, noch eine bestimmte Methode; die Verantwortlichkeit ist nicht festgelegt. Nachlässigkeit, Unordnung und Verwirrung herrschen nur zu oft.

Vorschlag: Die Zentralverwaltung ist zu reorganisieren in einer Weise, die ein Zusammenwirken aller Kräfte zur Erreichung des gemeinsamen Ziels, der Kriegsbereitschaft der Flotte, sichert und die dem Chef jedes großen Dienstbetriebes gestattet, unter voller Ausnutzung seiner Befugnisse, aber auch unter Übernahme der vollen Verantwortung, die Beschlüsse auszuführen, die in gemeinsamer Beratung unter Vorsitz des Ministers gefaßt sind. —

Soweit das Gesamtbild, das die Untersuchungskommission von den vorgefundenen Mißständen in der Marine entworfen hat. Es sei im Folgenden durch einzelne Züge ergänzt, die zur schärferen Charakterisierung der Zustände auf den verschiedenen Gebieten der Marineverwaltung beitragen werden. — Den Ausgangspunkt für die Untersuchungen des Berichterstatters bildete die Tatsache, daß seit 1898 Frankreich für seine Marine 3,540 Milliarden, Deutschland dagegen für die seine nur 3,090 Milliarden Fr. verausgabt habe, und daß trotz der höheren Bewilligungen die französische Marine von der zweiten Stelle in der Reihe der Seemächte auf die vierte zurückgegangen sei. Eine Erklärung hierfür zu finden, festzustellen, auf welche Weise die für die Marine bewilligten Mittel so nutzlos verwendet worden sind, und die Mittel zur Abstellung der Mißbräuche anzugeben, darauf zielen die Ausführungen des Berichterstatters hin.

II. Einzelheiten aus dem Kommissionsbericht.

Schiffsbauten.

Bemängelt wird die Langsamkeit des Schiffbaus in Frankreich. Hier werden vier bis sechs Jahre für Bauten nötig, die in England in zwei Jahren, in Deutschland in etwa 28 Monaten erledigt werden. Würden in den drei Ländern von einem bestimmten Zeitpunkt an jährlich je zwei Linienschiffe auf Stapel gelegt, so würden nach Verlauf von fünf Jahren in Frankreich zwei Schiffe fertig sein, in Deutschland sechs, in England acht. Nach dem Finanzgesetz von 1906 soll die „Danton"-Klasse Ende 1910 in Dienst stellen. Vor 1911 wird kaum ein Schiff fertig sein. Die Ursache für die Bauverzögerung liegt vor allem in der Tatsache, daß die Schiffe vergeben werden, bevor die Pläne fertig sind. „Jamais un bâtiment n'a été mis en chantier avec un plan complètement étudié", bezeugt M. Korn, inspecteur général du génie maritime. Der Panzerkreuzer „Gloire" erscheint im Etat 1898 mit einem Deplacement von 9517 Tonnen; im folgenden Jahr wurde, als sein Kiel bereits gestreckt war, das Deplacement auf 10 014 Tonnen, die Breite von 19,4 m auf 20,2 m, die Maschinenkraft von 19 600 auf 20 500 Pferdestärken erhöht. Weitere Änderungen erfolgten bis zum Jahre 1902. Der Bauauftrag für „Justice", der am 21. Mai 1902 erteilt wurde, ist durch 14 nachträgliche Verfügungen ergänzt worden; die 1. vom 8. April 1903 bezieht sich auf die Lieferung und Aufstellung der beiden 30,5 cm-Türme; die 14. vom 15. Januar 1908 betrifft die Anbringung der Schlingerkiele. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Vergebung der „Danton"-Klasse, die Ende Dezember 1906 erfolgte. Ergänzende Verfügungen wurden erlassen am 21. März 1908 bezüglich der Anbringung der Anker, im Juni 1908 über die Aufstellung der Boote, im September über die Einrichtung der Munitionskammern, im November über das Rohrsystem, im Januar 1909 betreffs der elektrischen Anlage und der Scheinwerfer. Sodann wurden auf Grund der Erfahrungen, die auf „Patrie" und „Pothuau" gesammelt waren, in neun weiteren Punkten erhebliche Änderungen vorgenommen. Der Kommandoturm wurde gänzlich umgebaut. Bei der Vergebung war noch keine Entscheidung über die Geschütztürme, die Kessel und die Artillerie getroffen. Die Türme wurden erst am 25. Oktober 1907 in Auftrag gegeben. Eine dabei in Aussicht gestellte Ergänzung ist noch heute nicht erfolgt. Die Kessel sind sogar erst am 3. Juni

1908 bestellt. Als schwere Artillerie war zuerst das 30,5 cm-Geschütz Modell 1893/96 (45 Tonnen, Geschoßgewicht 340 kg) vorgesehen, später wurde dafür das Modell 1906 gewählt zu 54 Tonnen und mit einem Geschoßgewicht von 440 kg; dadurch wurde eine beträchtliche Gewichtsvermehrung bedingt. Von 196 Artikeln des Bauauftrags sind 146 abgeändert; weitere Änderungen stehen bevor bezüglich der Umgestaltung der Munitionskammern und der Kühlanlagen für diese. Die Horizontalschnitte sind den Konstrukteuren erst am 17. Juni 1908 zugestellt, der Längsschnitt am 2. Dezember 1908 und die Querschnitte erst — am 27. März 1909. Durch die nachträglichen Änderungen ist der Preis für die „Danton"-Klasse von 38 Millionen Fr. 1906 auf 54 Millionen Fr. 1909 gestiegen; dabei werden die Preise für die Änderungen gar nicht vor deren Ausführung mit den Privatfirmen genau vereinbart.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Inbaugabe der Torpedoboote und Unterseeboote. Auf den Torpedobooten des Programms 1906 und 1907 wurde der Raum für Funkentelegraphie zunächst an Deck vorgesehen, sodann unter Deck verlegt, im Februar 1908 aber wiederum an Oberdeck installiert; weitere Änderungen betrafen die Funkentelegraphie-Takelage, die Kommandobrücke, die Munitionskammern usw.. Daraus folgten wieder erhebliche Bauverzögerungen. Häufig werden auf Torpedobooten auf Vorschlag der Firmen Neuerungen eingeführt, die in der Marine überhaupt noch nicht eingehend erprobt sind; so sind drei 1907-Torpedoboote und sieben 1908-Boote für Ölheizung eingerichtet, ohne daß vorher die probeweise Einführung auf einem Boote stattgefunden hätte. — Die Unterseeboote werden auf den Staatswerften zu Rochefort, Cherbourg und Toulon gebaut; auf diesen drei Werften können entsprechend den vorhandenen Arbeitskräften jährlich 4,6 Millionen Fr. verbaut werden, was dem Bau von etwa zehn Unterseebooten entspricht. Trotzdem sind 1905 achtzehn und 1906 zwanzig Boote in Bau gegeben, d. h. in 2 Jahren eine Zahl, die innerhalb 4 Jahren bewältigt werden könnte. Dazu kamen dann noch zehn im Jahre 1907, fünf und sechs in den beiden folgenden Jahren. Die Lage gestaltet sich ferner noch dadurch ungünstiger, daß es auf den Werften an Arbeitern der einzelnen Spezialzweige des Unterseebootsbaus fehlt — ihr Arbeiterpersonal war noch entsprechend den Anforderungen des Baues von großen Schiffen zusammengesetzt; — so wurden in Cherbourg 15 bis 20 Monteure und Elektriker, in Rochefort 30 Kupferschmiede und 55 Monteure, in Toulon 50 Monteure, 50 Kupferschmiede und 35 Elektriker benötigt, die nicht gestellt werden konnten. Auf diese Weise dauert der Bau eines Unterseeboots in Frankreich 3 bis 5 Jahre gegenüber 12 bis 15 Monaten in anderen Ländern, und Frankreich büßt sehr schnell den Vorsprung ein, den es anfänglich im Unterseebootsbau gewonnen hatte.

Die Verantwortung für die Mißstände schreibt M. Michel der Zentralverwaltung und der mangelhaften Organisation der Arbeit zu.

Nicht weniger schlimm ist es um die Ausführung der Reparaturen bestellt. In Brest warten fünf Panzerkreuzer, teils seit einigen Monaten, teils seit mehr als 2 Jahren, auf den Beginn ihrer Reparatur; nicht anders steht es in den übrigen Häfen. Die nach Marokko entsandten Schiffe mußten in Gibraltar reparieren; „on n'en serait jamais sorti sans cela!" sagt der Chef des Generalstabes hierzu aus.

Die Lieferungen für die Marine.

Solange jährlich nur ein Schiff oder wenige Schiffe in Auftrag gegeben wurden, bemühte sich die Privatindustrie, diese Aufträge zu erhalten, sie suchte auch Bauten für das Ausland zu übernehmen; es bestand auf diese Weise eine gesunde Konkurrenz. Seit 1900, d. h. seitdem Serien von Schiffen gleichzeitig in Bau gegeben werden, ist der Wettbewerb allmählich einer Vereinbarung der für die Lieferung in Betracht kommenden Firmen gewichen, die nun die Preise diktieren. Von den elf großen Schiffen des Programms 1900 kamen fünf auf die Privatindustrie; das erste von ihnen wurde 1901 vergeben, die vier übrigen 1902/03; vier große Schiffsbaufirmen kommen für die Lieferung von großen Schiffen in Frage. Jede erhielt ihr Schiff. Der Wert der Aktien dieser Firmen stieg denn auch in den Jahren von 1902 bis 1906 beträchtlich, teilweise auf den doppelten Betrag; die Höhe der Dividenden nahm gleichfalls enorm zu. Auch die vier Schiffe des Programms 1906 (zwei wurden an Staatswerften vergeben) wurden ohne einen Versuch, die Preise möglichst niedrig zu halten, unter die vier Firmen verteilt. — Für die Herstellung von Panzerplatten kamen fünf Firmen in Frage; außerdem die Staatsfabrik zu Guérigny und zwei Firmen, die nur schwächere Platten liefern. Die sechs 18 000 Tonnen-Schiffe erfordern Panzerplatten im Werte von rund 75 Millionen Fr.; fast die gesamte Summe kam auf die ersten fünf Firmen, nur einige Hunderttausend Fr. auf die drei letzteren. Die Platten der sechs Linienschiffe der „Patrie"-Klasse wurden in je 17 Lose eingeteilt, insgesamt 102; die der fünf Panzerkreuzer in je 14 Lose, zusammen 70; die der sechs Linienschiffe zu 18 000 Tonnen in je 12, zusammen 72. Die Verteilung auf die fünf Firmen war folgende:

Linienschiffe 1900:	14—12—12—12— 5 Millionen Fr.,
Panzerkreuzer 1900:	6— 5— 5— 5— 4 „ „
Linienschiffe 1906:	19—15—15—15—10 „ „

Die Marineverwaltung verhandelt nicht direkt mit den Panzerplattenfirmen, sondern nur durch Vermittlung der verschiedenen Bauwerften. — Geschütztürme werden von sieben Fabriken hergestellt; eine von ihnen ist nicht in der Lage, 30,5 cm-Türme zu liefern. 1906 erhielten fünf dieser Firmen die Türme je eines Schiffes zugeteilt; in die Türme des sechsten teilten sich die beiden übrigen. Die Preise eines 30,5 cm-Turmes beliefen sich beim Titel „Schiffbau" (Lafetten, Panzerung usw.) pro Kilogramm Gewicht:

1898	für „Iéna" und „Suffren":	auf 2,87 Fr. und 2,20 Fr.,
1903	„ „République":	„ 2,97 „
1907	„ „Voltaire":	„ 3,18 „

Beim Titel „Artillerie" stiegen sie von 3,43 und 3,25 Fr. auf 4,13 und 4,22 Fr. Die Steigerung bei dem ersten Titel war umsoweniger berechtigt, als der Panzerplattenpreis für die „Voltaire"-Türme nur 2,60 Fr. pro Kilogramm betrug. Es wäre also vielmehr eine Herabsetzung des Preises zu erwarten gewesen. Von den Maschinen der 1900-Schiffe wurden drei an die Staatsfabrik von Indret vergeben, an drei Privatfirmen je zwei, an eine vierte Firma eine. Die Turbinen der 1906-Schiffe werden von nur zwei Firmen geliefert; daher sind die Preise übertrieben hoch. Die Turbinen der „Voltaire", zu 22 500 PS kosten 4,8 Millionen Fr.; nach dem Preise der Maschinen

der „Justice“ berechnet, würden Kolbenmaschinen von 22 500 PS nur 3,2675 Millionen kosten. Für die Lieferung weitrohriger Wasserrohrkessel, die zur Zeit in der Marine als die brauchbarsten gelten, kommen gleichfalls nur zwei Firmen in Frage. Die Lieferanten der einzelnen Industriezweige, die für Lieferungen von Kriegsmaterial in Betracht kamen, haben sich zu Syndikaten zusammengeschlossen, um ihre Forderungen gegenüber der Marine geltend machen zu können; vor allem aber bildeten Anfang 1903 die großen Werften und Fabriken, die oben erwähnt sind, eine „chambre syndicale des fabricants et constructeurs de matériel de guerre“, als deren Zweck unter anderem angeführt wird, sie solle auf eine gerechtere Verteilung der Bauaufträge zwischen Staats- und Privatwerften hinwirken. Sie stellt in der Tat einen Ring dar, innerhalb dessen die Preise vereinbart und der Regierung diktiert werden. Ihre Wirkungsweise wird klar, wenn man hört, daß Mitte 1901 infolge scharfer Konkurrenz die Artillerie des „Jules Ferry“ zu einem Preise vergeben wurde, der die Hälfte von dem betrug, der 15 Monate später für die Artillerie des Schwesterschiffes „Victor Hugo“ gefordert und bewilligt wurde. Geradezu überwältigend wirkt die Aussage eines Beamten: „. . . Als wir die Vergebung der Panzerung vornahmen, hatten wir nur Kenntnis von den Vorschlägen der fünf Firmen zu nehmen. Jede hatte sich ihr Schiff gewählt. Wir hatten nichts daran zu ändern: alles war schriftlich vorbereitet.“

Gegenüber diesen Mißständen empfiehlt M. Michel die gleichzeitige Vergebung nur einer Anzahl von Schiffen, die geringer als die Zahl der in Betracht kommenden Firmen ist, die Begünstigung des freien Wettbewerbs bei der Lieferung von Kesseln und Geschütztürmen, den Ausbau der Indret-Fabrik für Maschinen- und Turbinenbau, die Vergrößerung der staatlichen Panzerplattenfabrik zu Guérigny, die Herstellung von Torpedobooten auf den Staatswerften zu Rochefort und Cherbourg und die Hebung der Leistungsfähigkeit der Bauwerften Brest, Lorient und Toulon, damit diese für den Bau von großen Schiffen als Preisregulatoren dienen können.

Als Ursachen für die unrationelle Verausgabung der für den Schiffbau bestimmten Staatsmittel hat M. Michel bisher angeführt: das Fehlen fertiger Pläne bei Erteilung des Bauauftrages, die nachträgliche Änderung der Baupläne, die Vereinbarungen der Preise durch die Lieferanten. Er fügt noch hinzu: die Aufnahme unnötiger und zum Teil unsinniger Klauseln in die Baukontrakte, — z. B. die Versicherung von Panzerplatten gegen Feuersgefahr zu 500 000 Fr. pro Schiff —, die Verzögerungen bei der Bezahlung der Lieferanten und die Verpflichtung, den Lieferanten der Marine beträchtliche Vorschüsse zu leisten. Auf diese Weise sind die Linienschiffe in Frankreich 30 Prozent teurer als in England, 22 Prozent teurer als in Deutschland. Nach dem Bericht beträgt der Preis pro Tonne für ein Schiff des „Dreadnought“-Typ in England: 2368 bis 2117 Fr., in Deutschland („Nassau“) 2420 Fr. und in Frankreich („Voltaire“) 2962 Fr.

Die Artillerie.

Munitionsetat. Der „Suffren“, das nach der „Patrie“-Klasse neueste Linienschiff der französischen Marine, hat nach Aussage des Generals Gossot zwar der Zahl nach seinen vollen Etat an Munition an Bord, indessen befinden sich darin keine stählernen

Melinit-Halbpanzergranaten; die älteren Schiffe haben solche ebensowenig an Bord. Auch auf der „Patrie“-Klasse ist der Etat der einzelnen Geschoßarten nicht innegehalten. Für die 19 cm-SK befinden sich auf „Justice“ 915 stählerne Panzergranaten statt 500; dafür sind statt 1500 stählerner Halbpanzergranaten, die der Etat vorsieht, nur 819 vorhanden; es fehlen also 681, von denen 415 durch Panzergranaten ersetzt sind. Beim Nordgeschwader ist der Ersatz der gußeisernen Melinit-Halbpanzergranaten durch stählerne nur auf „Léon Gambetta“ ganz, auf „Amiral Aube“ teilweise durchgeführt, auf den anderen Schiffen ist noch nicht damit begonnen. Sogar mit Schwarzpulver gefüllte gußeiserne Granaten befinden sich noch an Bord, die, im Prinzip bereits 1901 verworfen, offiziell im Januar 1906 für nicht kriegsbrauchbar erklärt wurden. Trotzdem wurden 1905 in Ruelle noch 1500 Tonnen, 1906 1900, 1907 2400 und 1908 2857 Tonnen solcher Geschosse hergestellt. Die Kosten hierfür betrugen 1908 1,282 Millionen Fr. Dazu kommen noch die Bestellungen bei Privatfirmen. Auch die Reservemunitionsvorräte in den Häfen besitzen nicht die etatsmäßige Höhe; für die „Patrie“-Klasse ist noch keine zweite Chargierung vorhanden. In Brest kann die Füllung der Geschosse mit Melinit erst im August 1909 beginnen; bis dahin wird weiter mit Schwarzpulverfüllung gearbeitet.

Leichte Artillerie. An Bord der „Patrie“ befinden sich sechs 6,5 cm-SK Modell 1902 ohne einen Schuß Munition; ferner zehn 45 mm-SK Modell 1885 anstatt Modell 1902. Auf der „République“ sind die 6,5 cm-SK überhaupt noch nicht an Bord; auch hier sind 45 mm-SK Modell 1885 an Stelle des Modells 1902 getreten. Eine zweite Chargierung existiert hier überhaupt nicht.

In Bau befindliche Schiffe. Die Konstruktion der für die „Danton“-Klasse bestimmten 24 cm-K ist weiter vorgeschritten als die der 30,5 cm-K. Indessen haben sich bei dem Ende 1908 begonnenen Versuchsschießen Mängel herausgestellt; der Schraubenverschluß ist infolge der beim Schießen erhaltenen Deformationen zu schwer beweglich geworden, und die Verschlußschraube hat sich bei der Lieferung der Fabrik zu Douai als zu schwach erwiesen; deshalb müssen 72 Verschlußschrauben erneuert werden; daraus ergeben sich erhebliche Mehrkosten und eine Verzögerung der Lieferung um mehrere Monate. Kein einziges 30,5 cm-Geschütz ist bisher fertig. Das Typgeschütz wird nicht vor November 1909 für das Versuchsschießen bereit sein.

Das 47 mm-Geschütz Modell 1902 hat auf dem „Victor Hugo“ völlig versagt. Hierüber berichtet der Chef des Nordgeschwaders: „Ich habe die Schießübungen abbrechen müssen, weil die Geschützbedienungen an den Augen, den Augenbrauen und an den Ohren verletzt wurden. Das Mittelmeergeschwader hat die Übungen endgültig eingestellt... Ich suche nach Mitteln zur Abhilfe. Die Leute legen Schutzmasken an, man legt ihnen Polster über die Augen....“

Auch bei der Erprobung der für die „Danton“-Klasse bestimmten 75 mm-SK haben sich Mängel ergeben. Die Anfangsgeschwindigkeit mußte von 950 m auf 900 m herabgesetzt werden.

Die Geschosse für die „Danton“-Klasse existieren noch nicht. Die 440 kg schwere 30,5 cm-Halbpanzergranate mit Melinitfüllung ist noch nicht endgültig erprobt. Am 10. März 1909 ist die Ausschreibung für 40 Prozent der gesamten Geschosse

erfolgt. Im günstigsten Falle wird die Vergebung der Lieferung Ende Juli erfolgt sein. 18 bis 24 Monate sind für die Herstellung erforderlich. Daher wird man erst im Juli 1911 40 Prozent der Geschosse für die sechs „Dantons“ bereit haben; dann hat noch das Laden der Geschosse zu erfolgen. Die Schiffe sind somit zu diesem Zeitpunkt noch nicht gefechtsbereit, denn in einer gut ausgerüsteten Werkstatt (Brest) können täglich nur geladen werden: fünfundzwanzig bis dreißig 30,5 cm-Geschosse, etwa vierzig 24 cm-, sechzig 19 cm-, hundert 14 cm-Geschosse. Allerdings ist im Bilan des Ministers die Einrichtung von weiteren Werkstätten für das Laden der Geschosse vorgesehen.

In seinem Bericht stellt M. Michel fest, daß die Kommission für das Studium der für Kriegszwecke in Betracht kommenden Pulversorten, die nach dem „Jéna“-Unfall eingesetzt wurde, noch zu keinen abschließenden Resultaten gelangt ist, obgleich sie seit 2 Jahren tagt. Innerhalb der Kommission herrschen vielmehr weit auseinander gehende Ansichten, sowohl über die Ursachen des „Jéna“-Unfalles als auch über die Brauchbarkeit des Pulvers A M_8, das an die Stelle des auf „Jéna“ verwandten Pulvers A M_2 getreten ist.

Überraschend wirkt ferner die Feststellung, daß auf die Forderungen betreffend Änderungen in der Herstellungsweise und in der Überwachung der Fabrikation des Pulvers, die von der Senats- und der Kammerkommission im Anschluß an die Besprechung des „Jéna“-Unfalls aufgestellt wurden, kaum irgend etwas veranlaßt worden ist.

Dies weist der Bericht im einzelnen nach; der betreffende Abschnitt schließt mit einer Anzahl von Vorschlägen über die Pulverherstellung, die im wesentlichen den früheren Forderungen der genannten Kommission entsprechen.

Hafen- und Dockbauten.

Die Ausführungen des Berichts über die Hafenbauten sind weniger umfangreich, da die Direktion der Hafenbauten trotz wiederholter Aufforderung nur spärliche Auskunft erteilt hat — ein Verfahren, das in der Kammer als Verletzung der Autorität des Parlaments gerügt wurde. Für die „Danton“-Klasse sind in den atlantischen und Kanalhäfen keine Docks vorhanden; in Bizerta sind zwei Docks geeignet, sie aufzunehmen; in Toulon hat ein Dock (Nr. 3 in Missiessy) — nur theoretisch — hinreichende Abmessungen, um die neuen Schiffe zu beherbergen; der Zwischenraum zwischen Schiff und Dockwänden würde nur 40 cm auf jeder Seite betragen. Dabei war die Vergrößerung dieser Docks schon im Programm von 1901 vorgesehen. — Mängel bestehen ferner hinsichtlich der Lage der Munitionsmagazine einzelner Werften, die dem feindlichen Feuer ausgesetzt sind. — Die Schnelligkeit der Mobilisierung der Flotte wird durch das Fehlen einer hinreichenden Anzahl von Prähmen, Schleppern und durch die nicht genügende Länge der vorhandenen Kais beeinträchtigt, da die Kohlen- und Munitionsübernahme dadurch beträchtlich verlangsamt wird. — Schon 1882 sah ein Gesetzentwurf die Verbesserung der Hafeneinrichtung vor; 1889 wurden durch ein Gesetz 34 Millionen Fr. dafür bewilligt. Nichts geschah in dieser Hinsicht indessen bis zum Jahre 1900. Die durch das Programm von 1901 für Hafenbauten und Werften vorgesehenen Mittel beliefen sich auf rund 170 Millionen Fr.; davon sind

bis 1909 102 Millionen verausgabt, jedoch fast ausschließlich für die überseeischen Stützpunkte, für Bizerta, Dakar, Diego-Suarez und Fort de France. Für die Verbesserung der Hafenverhältnisse in der Heimat liegen — nach Aussage des Direktors der Hafenbauten — noch nicht einmal fertige Pläne vor. In vielen Punkten decken sich die Forderungen des Bilan von 1909 mit den entsprechenden Festsetzungen des Programms von 1901, so z. B. bezüglich der Schaffung eines Vorhafens und eines Docks im Homet zu Cherbourg und des Baus eines großen Docks für das kleine Nr. 7 daselbst; ferner steht in Brest auch heute noch — wie 1901 — der Bau von zwei Docks zu Laninon, außerhalb des Penfeld, im Vordergrund bei der Erörterung der auszuführenden Hafenbauten. Ihr Bau ist 1901 befohlen, und 1909 sind die Pläne noch nicht endgültig abgeschlossen. Die im inneren Hafen gelegenen Docks genügen zwar für die fertigen Schiffe, indessen sind die Tiefen- und Raumverhältnisse im inneren Hafen so ungünstig, daß die Schiffe nur während einer Stunde am Tage und auch dann nur bei gutem Wetter einlaufen können. Tatsächlich sind zwar in verschiedenen Budgets Summen für die Hafenbauten angewiesen, jedoch sind sie vielfach nicht verausgabt. In der Zwischenzeit ist die Ausführung der Arbeiten erheblich verteuert; so wird der Bau der beiden Docks zu Laninon veranschlagt 1901 auf 9,4, im Budget von 1909 auf 10,1 und im Bilan auf 14 Millionen Fr. Auffallend sind die Unterschiede in den Preisen der Dockarbeiten in den einzelnen Häfen. So sind angesetzt für

2 Docks in Laninon	14	Millionen Fr.,
1 Dock in Castigneau	20	= =
1 Dock in Bizerta	6	= =

Diese Unterschiede können nur durch gänzliche Ungeeignetheit der betreffenden Örtlichkeit oder aber durch völlig unrationelle Verwendung der Staatsmittel erklärt werden; im ersteren Falle sollte die Ausführung besser unterbleiben.

Auch die Anlage der Kohlendepots und der Munitionsmagazine, die 1901 vorgesehen war, ist nicht erfolgt, ebensowenig die Beschaffung der Mittel zur schnellen Anbordgabe der Vorräte.

Werften.

Die Gründe für die geringe Ergiebigkeit der Staatswerften liegen in der Verkürzung*) des Arbeitstages auf acht Stunden, die die Arbeitsleistung um 25 bis 30 Prozent herabgesetzt hat, in der Schwächung der Autorität der Chefs, in der unzweckmäßigen Art der Bestrafungen — von fünf Strafen sind drei nur moralischer Art (Tadel) —, in der neuen Beförderungsmethode (Beförderungskommission, in der als Mitglieder vier Arbeiter und nur drei Vorgesetzte tätig sind), in der Anerkennung des Arbeitersyndikats, in der Abschaffung der Akkordarbeit, die im Jahre 1902 auf Anregung der Kammer erfolgte. Die Werften sind häufig unpraktisch eingerichtet; die einzelnen Arbeitsstellen liegen weit voneinander entfernt; die Schiffsbauten vollziehen sich teilweise weitab von den Werkstätten, so daß die wirkliche Arbeitszeit auf 7 bis 7½ Stunden, in einzelnen Fällen sogar auf 6½ Stunden reduziert wird. Die

*) Erfolgte am 7. Januar 1903.



Maschinen sind zum großen Teil veraltet; zu 52 Prozent sind sie älter als 25 Jahre. Der Rest schwankt zwischen einem Alter von 10 und 25 Jahren. So fehlen der Artillerieverwaltung in Toulon z. B. elektrisch betriebene Bohrer, was zur Folge hatte, daß zwei Arbeiter an einem Tage nur drei 8 mm große Löcher bohrten. Das Transportsystem und die telephonischen Verbindungen auf den Werften sind vielfach mangelhaft. Besonders in Toulon ist eine völlige Erneuerung der maschinellen Einrichtungen dringend erforderlich. —

Die Organisation der Werften ist auch insofern unzweckmäßig, als wegen der geringsten Kleinigkeit die Entscheidung des Ministeriums einzuholen ist; jede gesunde Initiative wird durch starre Regeln gehemmt. Eine geregelte Rechnungslegung besteht nicht. „Es wird gegißt", hat man der Kommission auf ihre Frage in dieser Beziehung geantwortet. M. Michel verlangt daher die Reorganisation der Werften auf industrieller Grundlage und die Reorganisation ihrer Verwaltung.*)

Ähnlich wie mit den Werften steht es mit den Werkstätten für die Instandhaltung der Flotte. Sie besitzen ausreichendes Aufsichtspersonal, jedoch keine Arbeiter; die Maschinenausrüstung ist mangelhaft. Zur Zeit der Algecirasspannung wurde die unzureichende Ausrüstung offenbar; es wurden beschleunigte Beschaffungen vorgenommen, die jedoch völlig regellos erfolgten, so daß der Zustand sich nicht besserte. Die Vorräte aller Art sind ganz unzureichend. In Brest lagen im März 1907 356 Requisitionen vor, die nicht erledigt werden konnten. In Cherbourg waren im Februar 1908 251 solcher Requisitionen vorhanden. Die Lieferanten werden oft durch die übertriebenen Bedingungen, die ihnen gestellt werden, abgeschreckt; dadurch ist die Marine dann auf einige wenige — und nicht immer die besten — Lieferanten angewiesen. Vielfach werden aus Mangel an Vorräten die Kriegsbestände angegriffen; so wurde z. B. in Toulon der Vorrat an Schmiermaterial angebrochen, weil — man monatelang auf die Genehmigung des Ministeriums für die Ausschreibung eines neuen Lieferungsauftrages warten mußte. Für die geringsten Kleinigkeiten werden Ausschreibungen vorgenommen, so für Gegenstände von 22, 17, 8, selbst 1,5 Fr. Wert. Selbst hierfür wird die Ermächtigung von Paris eingeholt!

Schließlich wird eine beträchtliche Summe Geldes für die Instandhaltung alter Schiffe verausgab, deren Streichung eine jährliche Ersparnis von 25 Millionen Fr. ergeben könnte.

Zentralverwaltung.

Es ist in dieser Zeitschrift zu oft von den Mängeln der Zentralverwaltung in der französischen Marine die Rede gewesen, als daß hier nochmals die Darlegungen des Berichtes der Kommission Erwähnung zu finden brauchten. Es fehlt auch an Raum, um die in dem Bericht und in der Diskussion zur Sprache gekommenen, zum Teil des Humors nicht entbehrenden Umständlichkeiten und Ungeheuerlichkeiten des Geschäftsganges in der französischen Marineverwaltung wiederzugeben. — Die Forderung M. Michels nach einer gründlichen Reorganisation ist um so nachdrücklicher, als er

*) Die vorgeschlagenen Abhilfemaßregeln im einzelnen sind in der Hauptsache bereits in der Zusammenstellung der Schlüsse unter I angeführt.

feststellt, daß die Berechnungen im Bilan des Marineministers Picard zur Begründung der Nachtragsforderungen von den einzelnen Direktionen mit derselben Oberflächlichkeit wie alle früheren Arbeiten aufgestellt sind. Die Angaben gründen sich nicht auf ernsthafte technische Studien, die Kosten sind ohne genaue Berechnung auf Grund früherer Angaben oder gar nach bloßen Annahmen veranschlagt. „En somme, le bilan est à peu près la reproduction sans plan du programme de 1901 qui avait également été dressé sans plan.“ Daß dies zutreffend ist, dafür spricht ein Erlaß des M. Picard, in dem die Bureaus der Zentralverwaltung, die an der Aufstellung beteiligt waren, aufs schärfste getadelt werden.

Es soll hier auch nicht auf die Kapitel näher eingegangen werden, in denen M. Michel die Tätigkeit der Kontrollbehörde an der Hand zahlreicher, zum Teil die Oberflächlichkeit und unrationelle Wirtschaftsweise einzelner Zweige der Verwaltung in geradezu drastischer Weise illustrierender Beispiele charakterisiert und in denen er schließlich die „malfaçons et fraudes“ behandelt, — die Lieferung von Platten für Unterseeboote, die statt 50 kg nur 38 kg Widerstand zu leisten imstande waren — eine Tatsache, die gelegentlich eines Brandes auf dem „Fresnel“ zufällig entdeckt wurde, ferner die Bestechungsversuche einzelner Firmen. Es sollen nur noch einige Beispiele für unökonomische Verwendung von Staatsmitteln und mangelhaftes Arbeiten der Werften und der Verwaltung aufgeführt werden, die als besonders hervorstechend in der Debatte zur Sprache kamen.

Durch ein erst kürzlich aufgefundenes Dokument ist die Ursache des „Lutin“-Unterganges weiter geklärt worden. Die Überholung des Unterseebootes bei dem dem Untergang vorausgegangenen Docken war nur unvollständig und oberflächlich, da das — allein verfügbare — Dock schnell freigemacht werden mußte. Dies wird in dem Protokoll vom Kommandanten des „Lutin“ bescheinigt, der erklärt, die ganze Arbeit habe nur $5^1/_2$ Stunden gedauert. In dem Protokoll wird angegeben, daß der Schiffskörper Anfressungen von 1 bis 5 mm Tiefe aufgewiesen habe. Der hintere Ballasttank und die Vorrichtung zum Lösen des Sicherheitsgewichts wurden nicht untersucht. Es ist bekannt, daß der Unfall durch das Einströmen von Wasser in den hinteren Ballasttank, dessen Ventil sich infolge Einklemmens eines Steines nicht schließen ließ, und dadurch verursachtes Brechen der Wände des Tanks erfolgte. Nach den im Boot vorgefundenen Aufzeichnungen eines der Umgekommenen hat sich das Sicherheitsgewicht auf keine Weise lösen lassen, so daß das Boot nicht zum Aufschwimmen gebracht werden konnte.

Infolge dieses Unfalls wurde im Dezember 1906 die Anbringung eines Siebes über den Außenbordsventilen der Unterseeboote angeordnet, um das Eindringen von Fremdkörpern zu verhindern. Zwei Jahre später meldet der Kommandant des „Korrigan“ dem Minister, diese Vorrichtung sei noch nicht angebracht, obgleich sie seit dem März 1907 wiederholt requiriert sei. —

Der Kreuzer „Davout“ (von Stapel 1889) erhielt Kessel von der Staatsfabrik Indret und lief mit diesen 32 Monate lang gut 20 Knoten. Sodann erfolgte eine Abnahme der Geschwindigkeit, die nach den vorliegenden Berichten durch den Einbau neuer, von einer Privatfirma zu liefernder Kessel behoben werden sollte. Nach Aus-

führung dieses Austausches, der 531 000 Fr. kostete, lief das Schiff indessen nur noch 17,6 Knoten. Abgesehen von einer neuen Erprobung im Jahre 1906 wurde „Davout“ nicht mehr in Dienst gestellt; trotzdem wurden für ihn im ganzen noch 3,55 Millionen Fr. für Reparaturen, Instandhaltung usw. ausgegeben.

Schließlich noch ein Beispiel, das eine außerordentlich geringe Sorgfalt in der Verwaltung der Staatsmittel erkennen läßt. Von Toulon aus wird ein Dampfboot, statt daß es in den Werkstätten des Kriegshafens repariert wird, per Bahn nach La Rochelle gesandt, wo ein Kontrakt mit einer Privatfirma für derartige Reparaturen besteht. Das Boot bleibt dort 1½ Jahr, obgleich die Reparatur sich in wenigen Tagen ausführen läßt. Die Kosten wachsen dementsprechend. . .

Die Verhandlungen in der Kammer.

Die Verhandlungen der Deputiertenkammer über den Bericht der Untersuchungskommission, der ein so düsteres Bild von der Verfassung der französischen Marine entwirft, zogen sich durch mehrere Wochen hin, da gleichzeitig eine Anzahl wichtiger Gegenstände, u. a. die Interpellationen über die allgemeine Politik des Ministeriums Clemenceau, zur Beratung standen. Um eine endgültige Stellungnahme zu ermöglichen, wurden die Sitzungen gegen den französischen Brauch über den Nationalfesttag vom 14. Juli hinaus ausgedehnt, und auf Antrag des Admirals Bienaimé stimmte die Kammer einer Resolution zu, in der die Dringlichkeit der weiteren Verhandlung über den Bericht erklärt wurde.

Die Verhandlungen standen im allgemeinen, entsprechend dem Ernst der Situation, auf einem hohen Niveau. Außer der ausführlichen und eindrucksvollen Anklagerede des M. Michel, der im wesentlichen den Inhalt des Berichts wiedergab, verdienen die Ausführungen der Abgeordneten Chaumet und Bienaimé besondere Beachtung. M. Chaumet, der Berichterstatter über den Marineetat von 1908 und 1909, wandte sich gegen den Brauch, die Mißstände in der Marine durch besondere Untersuchungen und Berichte vor aller Welt zu enthüllen und durch solche Untersuchungen auch die französische Industrie in Mißkredit zu bringen. Wohl mit Recht wies er auf die Periode des Gedeihens hin, deren sich die Marine unter dem Regime de Lanessan zu erfreuen hatte. Er sieht im übrigen den Hauptgrund für die mangelhafte Beschaffenheit der Flotte in den falschen Zielen der Marinepolitik, die lange Zeit dahin ging, eine Verteidigungsmarine, „une marine à bon marché“, zu schaffen. Er weist ferner nach, wie häufig Maßregeln, die man als im Interesse der ökonomischen Verwaltung der Staatsgelder liegend erkannt habe, aus politischen oder persönlichen Rücksichten nicht zur Durchführung gebracht würden, z. B. die Reduzierung der Zahl der Kriegshäfen. Er hält ein Budget von 350 Millionen Fr. für zur Zeit ausreichend.

Wohl in der sachlichsten und daher zutreffendsten Weise wurden die Ursachen für den Verfall der Marine durch den Admiral Bienaimé gekennzeichnet. Nachdem er einen klaren Überblick über die Entwicklung der Marine gegeben, zeigte er vor allem, welchen Schwankungen der Einfluß unterworfen gewesen sei, den man dem militärischen Element bei der Verwaltung der Marine eingeräumt habe. In der Schwächung

dieses Einflusses sieht er eine der Hauptursachen für die ziellose und nicht folgerichtige Entwicklung der Flotte, und mit treffenden Worten schildert er das verderbliche Wirken des Ministers Pelletan, das — wie auch in dieser Zeitschrift schon häufig betont — als die eigentliche Ursache für den jetzigen Zustand der Marine zu betrachten ist und dessen Folgen sich noch auf Jahre hinaus in unheilvoller Weise geltend machen werden. Admiral Bienaimé verlangt vor allem, daß Maßregeln getroffen werden, die in Zukunft mit Sicherheit Systemwechsel verhindern, wie sie in der Vergangenheit von den einzelnen, nur kurze Zeit im Amte befindlichen Ministern zum Schaden der Marine vorgenommen worden sind. Er fordert damit ein Flottengesetz, daß er schon seit Jahren befürwortet. Auch gegen die Einmischung des Parlaments in technische Fragen wendet er sich und besteht schließlich auf der Entfernung der Personen aus der Verwaltung, die eine besonders schwere Schuld an den im Bericht zur Sprache gekommenen Mißständen trifft.

Es braucht nicht betont zu werden, daß einzelne Redner sich bei ihren Ausführungen auch von politischen Motiven leiten ließen, daß z. B. der Verfall dem republikanischen System zugeschrieben wurde; auch den Mangel an wirklich großen Männern in der Marine glaubte ein Abgeordneter als Grund für die Mißerfolge anführen zu sollen. Vor allem aber wurde gleichmäßig der Ernst der Lage, die Berechtigung der Worte M. Michels anerkannt „que les accidents et les catastrophes qui ont décimé notre flotte, dans l'espace de deux ans, ont plus coûté à la France, en pleine paix, que la bataille de Tsoushima à l'Empire du Japon“. Ebenso waren die Redner einig darüber, daß nur schnellste und energische Abhilfe noch bessernd wirken könne, denn, so betonte ein Abgeordneter, „le rapport de M. Michel constate la faillite, presque la banqueroute et bientôt la mort de la marine, si on continue comme on l'a fait jusqu'à présent.“

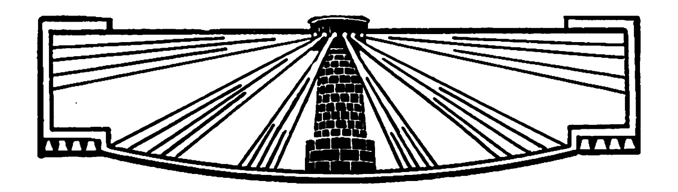
Außerordentlich sympathisch berührte die Rede des früheren Marineministers Thomson, der die Marine gegen einen großen Teil der Vorwürfe in Schutz nahm und — wohl mit Recht — darauf hinwies, daß die früheren Marineminister einen Anspruch darauf gehabt hätten, von der Kommission eingehend vernommen zu werden, um ihre Handlungen zu rechtfertigen. M. Thomson legte im übrigen in sachlicher und überzeugender Weise dar, daß er bereits seit Jahren, vom Beginn seiner Amtsführung an, sich bemüht habe, einen großen Teil der von der Kommission gerügten Mißstände zu beheben. Man wird ihm nur zustimmen können in seinen Ausführungen, daß die Abstellung so tief eingreifender Übelstände, wie sie durch das System Pelletan geschaffen, sich nicht in kurzer Zeit, sondern nur im Laufe der Jahre bewerkstelligen lasse. Es gelang M. Thomson auch nachzuweisen, daß die Verantwortung für einen Teil der gerügten Mißstände die Kammer selbst treffe: Sie selbst hatte 1900 die fast gleichzeitige Vergebung der Linienschiffe und Panzerkreuzer bewirkt, indem sie die Zeit der Fertigstellung von 7 auf 6 Jahre herabsetzte; sie selbst beschloß 1906, daß anstatt der vorgeschlagenen drei sofort sechs Linienschiffe in Bau zu geben seien. Auch die Geschoß- und Kesselfrage behandelte der frühere Minister in eingehender Rede.

Einen rein politischen Charakter erhielt die Debatte mit dem Augenblick, in dem nach einer mit Beifall aufgenommenen Rede des Marineministers Picard der

Abgeordnete und Vorsitzende der Untersuchungskommission Delcassé das Wort ergriff, um die Regierung auf das schärfste anzugreifen. Seinen Ausführungen trat in ebenso scharf persönlicher Weise der Ministerpräsident Clemenceau entgegen; dieser erklärte, M. Delcassé, der durch seine Politik Frankreich zu der Demütigung von Algesiras geführt habe, sei nicht in der Lage, der Regierung den Vorwurf der Erfolglosigkeit betreffs der Durchführung der nationalen Verteidigung zu machen. Als nach weiteren persönlichen Angriffen Delcassés die Abstimmung über die Annahme einer Tagesordnung vorgenommen wurde, in der der Regierung das Vertrauen der Kammer ausgesprochen wurde, ergab sich die Ablehnung dieses Antrages mit 212 gegen 176 Stimmen. Dieses Votum der Kammer hatte den Rücktritt des Ministeriums Clemenceau zur Folge, der von dem Präsidenten Fallières genehmigt wurde.

Hierdurch ist in den Beratungen eine Stockung eingetreten, die bei Indruckgabe dieser Zeilen noch andauert. Wahrscheinlich wird nach der Neubildung des Kabinetts die Kammer, deren Sitzungen ohnehin schon über den üblichen Termin hinaus ausgedehnt worden sind, vertagt werden, so daß die Beratungen ein positives Ergebnis für die Marine nicht gehabt hätten. Auch der als dringlich bezeichnete Teil der Nachtragsforderungen des Picardschen Bilan würde also nicht mehr bewilligt werden.

Rdr.



Das Schiffbauprogramm der brasilianischen Marine und der Jahresbericht des Marineministers.

Wie bekannt, nahmen im Jahre 1904 die gesetzgebenden Körperschaften der vereinigten Staaten Brasiliens ein von der Regierung vorgelegtes Schiffbauprogramm an, nach dem in Bau gegeben werden sollten:

3	Linienschiffe	von je	13 000	Tonnen	Wasserverdrängung,
3	Panzerkreuzer	= =	9 500	=	=
6	Torpedobootsjäger	= =	400	=	=
6	Torpedoboote	= =	130	=	=
6	=	= =	50	=	=
1	Schulschiff	=	1 300	=	=
1	Begleitschiff	=	1 200	=	=
2	Unterseeboote	= =	330	=	=

Im Jahre 1907, nachdem schon der Bau der Linienschiffe auf einer englischen Werft begonnen hatte und ein Wechsel in der Regierung eingetreten war, änderte auf Antrag des Marineministers der Präsident der Republik den Plan dahin, daß an Stelle der oben bewilligten folgende Schiffe gebaut werden sollten:

3	Linienschiffe	von je	19 280	Tonnen	Wasserverdrängung,
3	schnelle Kreuzer (Scouts)	= =	3 100	=	=
15	Torpedobootsjäger	= =	650	=	=
1	Minenschiff	=	1 500	=	=
1	Vermessungsschiff	=	1 200	=	=

Das neueste (Mai-) Heft der „Revista maritima brazileira“ veröffentlicht nun den Jahresbericht (o relatorio du marinha) des Marineministers an den Präsidenten der vereinigten Staaten von Brasilien über den Stand der Marine, der in einer besonderen Denkschrift (o programma naval) die Erwägungen bringt, die seinerzeit zu der Änderung des Programms geführt haben.

Die Denkschrift gibt zunächst als Zweck einer Marine im allgemeinen an, sie solle die Seebeherrschung in einer bestimmten Zone sichern, in der die Freiheit des Seeverkehrs ein Lebenselement des Landes ist. Für Brasilien ist dies der Verkehr längs der Küste und zwischen den bedeutendsten eigenen und fremden Häfen. Die brasilianische Flotte muß daher so zusammengesetzt sein, daß sie die für Verkehr und Truppentransport unentbehrlichen Seewege offen halten und die Unverletzlichkeit der See- und Flußgrenzen gewährleisten kann, eine rein defensive Aufgabe. Schiffe, die dies nicht vermögen, die denen der möglichen Gegner nicht gewachsen sind, sind ebenso nutzlos, als ob sie überhaupt nicht vorhanden wären; ersteres war mit denen des Programms vom Jahre 1904 der Fall.

Die 13 000 Tonnen-Linienschiffe mit zwölf 28 cm-Geschützen und fast gar keiner Antitorpedobootartillerie waren viel schwächer als die derzeit für andere Marinen in Bau befindlichen.

Die geringe Wasserverdrängung der Panzerkreuzer gestattete nicht, ihre Trutz-

und Schutzwaffen so auszugestalten, daß sie denen anderer Mächte hätten erfolgreich gegenübertreten, geschweige denn den Linienschiffen in der Schlacht eine auch noch so geringe Unterstützung hätten bieten können.

Andere Marinen hatten bereits den Bau kleiner Panzerkreuzer aufgegeben, da sie zu schwach geschützt, ihre Bestückung wegen der geringen Stabilität der Plattform nicht wirksam genug war und sie im übrigen der hohen Baukosten wegen für bloßen Aufklärungsdienst zu kostspielig waren. Sie wurden ersetzt durch das schnelle Linienschiff oder den Linienschiffskreuzer, der unter Verzicht auf gleichen Schutz die gleichen Geschütze in fast derselben Anzahl wie das Linienschiff trägt.

Zur Erhärtung führt die Denkschrift das Vorgehen der englischen Marine, die Äußerung eines französischen Fachmannes und des österreichischen Marinekommandanten Grafen Montecuccoli an: „Die Panzerkreuzer sind Luxusschiffe" und fährt dann fort:

Die materielle Wirkungskraft eines Geschwaders beruht in der Hauptsache auf zwei Eigenschaften: der eigentlichen Gefechtsstärke und den Mitteln, sie in geeigneter Weise zur Geltung zu bringen. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen den strategischen Bewegungen und dem taktischen Moment des entscheidenden Stoßes, dem die größtmögliche Wirkung zu sichern ist. Das Schlachtschiff, das Linienschiff ist das Werkzeug des Sieges par excellence, in dem Kern seiner Linienschiffe steckt nicht nur die eigentliche Angriffskraft des Geschwaders, sondern auch und zwar vorzugsweise das Mittel zur Abwehr des Gegners; ohne einen Linienschiffskern ist ein Geschwader undenkbar. Diese grundsätzliche, in den letzten Seekriegen bewährte Auffassung der Seetaktik führte zur Verwerfung der 13 000 Tonnen-Linienschiffe.

Um nicht hinter anderen Marinen an Stärke zurückzustehen, wurde der Typ eines Linienschiffes*) von rund 19 250 Tonnen Wasserverdrängung angenommen, das als Schutz einen Gürtelpanzer von 225 mm erhält, der sich in der Mitte bis zum Oberdeck und an den Enden bis 2,5 m über die Wasserlinie erhebt und nach Bug und Heck bis auf 150 bis 100 mm Stärke abnimmt. Die schwere Artillerie besteht aus zwölf 30,5 cm/L 45, die paarweis in Türmen so aufgestellt sind, daß zehn nach der Seite, acht nach vorn oder hinten feuern können. Als Torpedobootsabwehrgeschütze wurden zuerst von allen Marinen zweiundzwanzig 12 cm-SK/L 50, die in einer Mittelkasematte vereinigt sind, ferner acht 4,7 cm-SK eingeführt. Die Geschwindigkeit wurde auf 21 Knoten und der Verwendungsbereich auf 10 000 sm festgesetzt.

Die Denkschrift zieht dann einen Vergleich zwischen dem brasilianischen Typ und der englischen „St. Vincent"-Klasse, dem er an Feuervolumen der schweren Artillerie, an Wirkung der Torpedobootsabwehrgeschütze, an Ausdehnung und Stärke der gepanzerten Fläche, an Geschwindigkeit und Verwendungsbereich überlegen sei.

Die Feststellung des Linienschiffstyps war aber nicht die einzige Aufgabe, sie war nur die Grundlage, auf der ein Ausbau der Flotte gegründet werden konnte, der die Größe der Opfer mit dem zu erreichenden Ergebnis ins Gleichgewicht brachte.

„Denn", so sagt der Minister, „so gewichtig auch der Linienschiffskern, der Schlachtkörper des Geschwaders, ist, so benötigt seine Verwendung in einem Seekriege der Unterstützung anderer Elemente, die ohne geradezu die Gefechtskraft zu steigern,

*) Vgl. hierzu und zu den Angaben über die anderen Schiffe „Nauticus" 1909, S. 167 ff.



dennoch unentbehrlich sind, um den Schlachtkörper sicher durch die Ränke der feindlichen Pläne zu geleiten, ihn aufzuklären und zum entscheidenden Schlage heranzuführen oder ihm starker Schutz gegen überraschende Angriffe und zur Erhaltung der Schlagfertigkeit zu sein. Daher umfaßt jedes Geschwader bei dem gegenwärtigen Stande des Schiffbaues und der Artillerie vier besondere Elemente:

Einen Kern von Panzerschiffen, der, besonders für die Schlacht bestimmt, durch Zusammenstoß mit dem Gegner den Ausgang des Krieges entscheidet;

Spähschiffe von großer Schnelligkeit, die für den Aufklärungs-, Wach- und Nachrichtendienst, auf den sich die Bewegungen des Geschwaders gründen, und zum Schutz der Torpedobootsflottillen bestimmt sind;

Torpedofahrzeuge zur gemeinsamen Verwendung mit dem Schlachtkörper, zum Schutz gegen feindliche Torpedoboote oder zum Vollenden des Angriffs auf die feindlichen Linienschiffe;

Hilfsschiffe für die Unterhaltung, Instandhaltung, Ausbesserung und Versorgung des Geschwaders.

Es war also noch Typ und Zahl der Kreuzer, Torpedofahrzeuge und Hilfsschiffe festzustellen im richtigen Verhältnis zur Höchstleistung des Kerns von Panzerschiffen und im Rahmen der durch das Gesetz vom Jahre 1904 zur Verfügung gestellten Geldmittel.

Bei den Aufklärungsschiffen fiel die Wahl auf Kreuzer von 3100 Tonnen Wasserverdrängung, 26,5 Knoten Geschwindigkeit und 6000 sm Verwendungsbereich, die mit zehn 12 cm-SK und sechs halbautomatischen 4,7 cm-SK und zwei 45 cm-Torpedorohren bestückt waren. Ihre Geschwindigkeit und ihr Aktionsradius erschienen genügend für die an ihre Verwendung gestellten Anforderungen, ihre Zahl wurde auf drei festgesetzt im Hinblick auf den anstrengenden Aufklärungsdienst und die nötige Beschützung der Torpedoboote. Sie sollen an Stelle der drei bewilligten 9500 Tonnen-Panzerkreuzer treten, die für die angeführte Verwendung zu kostspielig sind. Nach Ansicht des Ministers übertreffen sie bei weitem die gleichartigen Schiffe anderer Marinen.

Das 12 cm-Geschütz wurde wegen der Gleichartigkeit mit der Torpedobootsabwehrartillerie der Linienschiffe gewählt, um die Versorgung mit Schießbedarf und allenfalls dessen Austausch zu erleichtern. Leider ließ sich dieser Grundsatz nicht auch auf die Torpedofahrzeuge ausdehnen, für die dieses Kaliber zu schwer ist.

Die Torpedobootsjäger erhalten vier 4,7 cm-SK und zwei 45 cm-Torpedorohre, ihre Wasserverdrängung beträgt 650 Tonnen, ihre Geschwindigkeit 27 Knoten bei einem genügend großen Verwendungsbereich, um ihre Selbständigkeit zu gewährleisten. Die geographischen Verhältnisse und die Anforderungen der Taktik und Strategie machen ein enges Zusammenarbeiten der Torpedoboote mit den Linienschiffen nötig und fordern genügende Seefähigkeit; sie mußten auch den gegnerischen gewachsen sein. Sie ähneln der englischen „River"-Klasse, sind dieser aber durch die Bestückung überlegen; eine höhere Geschwindigkeit als 27 Knoten wollte man ihnen nicht geben, um ihre Festigkeit nicht in Frage zu stellen und ihren Verwendungsbereich nicht zu verkleinern. Ihre Zahl wurde auf 15 festgesetzt.

An Hilfsschiffen wurde ein Vermessungsschiff ohne Gefechtswert gewählt und ein Minenschiff von 1500 Tonnen Wasserverdrängung, das als Kreuzer verwendet werden kann. Zu seiner Einstellung in den Plan führte die Überlegung, daß es eine

dringende Notwendigkeit sei, zur schnellen Herstellung einer örtlichen Verteidigung von Häfen und anderen Küstenpunkten ein solches Fahrzeug zu besitzen, das durch Aufhebung der Bewegungsfreiheit des Feindes mit der aktiven Verteidigung durch das Geschwader zusammenwirken könne oder zum mindesten durch die Furcht vor ausgelegten Minenfeldern die feindliche Unternehmungslust hemme.

Das Unterseeboot, sagt die Denkschrift, kann im gegenwärtigen Stande seiner Entwicklung noch nicht als selbständige Gefechtseinheit, die einem Geschwader beigegeben werden kann, gelten; dagegen ist es zur Küstenverteidigung, insonderheit zur Verteidigung von Operationsbasen, sehr wertvoll; seine Angriffskraft wächst mit der Nähe der Häfen und Stützpunkte des Feindes, wie z. B. die der französischen im Ärmelkanal in bezug auf die englischen Häfen. Deswegen sind Unterseeboote im Programm belassen, ohne daß jedoch ein Typ festgestellt ist.

Der Minister faßt dann das Ergebnis nochmals zusammen und stellt folgenden Vergleich auf:

Typ	Programm 1904				Programm 1907			
	Zahl	Wasserverdrängung Tonnen	Geschwindigkeit sm	Besatzung Mann	Zahl	Wasserverdrängung Tonnen	Geschwindigkeit sm	Besatzung Mann
Linienschiffe	3	13 000	19	700	3	19 280	21	900
Panzerkreuzer . . .	3	9 500	23	600	—	—	—	—
Spähschiffe	—	—	—	—	3.	3 100	26,5	260
Torpedoboote . . .	6	400	—	62	—	—	—	—
„ . . .	6	130	—	30	—	—	—	—
„ . . .	6	50	—	20	—	—	—	—
Torpedobootsjäger	—	—	—	—	15	650	27	72
Schulschiffe	1	1 500	—	300	—	—	—	—
Begleitschiffe . . .	1	1 200	—	150	—	—	—	—
Minenschiffe . . .	—	—	—	—	1	1 500	—	100
Vermessungsschiffe	—	—	—	—	1	1 200	—	70
Unterseeboote . . .	2	330	—	—	?	?	—	—
Gesamtkosten . . .		183 095 000 Mark				162 848 000 Mark		

Das Programm von 1907 bedingt gegenüber dem von 1904 rund 5000 Tonnen mehr, bietet dagegen eine Ersparnis von 20 247 000 Mark und 290 Mann Besatzung; die Indienst- und Unterhaltungskosten werden sich niedriger stellen.

Abgesehen von dieser Kostenverminderung, fährt die Denkschrift fort, läßt sich leicht feststellen, daß die Angriffskraft des Geschwaders mit den Änderungen bedeutend gewachsen ist.

Dank der Gleichartigkeit seiner Gruppen, der Angriffs- und Widerstandsfähigkeit seines Linienschiffskernes, der Beifügung von Mitteln zum Sicherheits- und Fernaufklärungsdienst, dem Hinzutritt einer starken Torpedobootsflottille stellt das an Stelle des Programms vom Jahre 1904 getretene Geschwader beim gegenwärtigen Stand des Schiffbaus einen taktischen und strategischen Verband dar, der mit dem höchsten Angriffs- und Verteidungsvermögen ausgestattet ist, das sich ihm nach Maßgabe der verfügbaren Mittel geben ließ.

Das Geschwader des Programms vom Jahre 1904 umfaßte fünf verschiedene Schiffsklassen; diese Ungleichartigkeit der Zusammensetzung machte es für eine gemein-

same Verwendung ungeeignet, stellte den für eine organische Streitmacht unentbehrlichen Zusammenhang in Frage und erschwerte seine Unterhaltung und Versorgung.

Die Umformung des Programms gibt dem Geschwader eine absolute Homogenität, es setzt sich aus nur drei Schiffsklassen zusammen, deren jede einer besonderen Aufgabe entspricht: Linienschiffe, Schnellkreuzer und Torpedobootsjäger, jede Gruppe derart ausgestaltet, daß sie vereint oder getrennt wirken können, ohne sich gegenseitig einer Gefahr auszusetzen und ohne den Schlachtkern zu schwächen. Die Vorteile der Umänderung springen so in die Augen, daß eine Gegenüberstellung des Angriffs- und Verteidigungsvermögens kaum nötig ist.

Ein einfacher Vergleich der Durchschlagskraft der schweren Artillerie, verbunden mit der überlegenen Geschwindigkeit, zeigt, daß die drei Linienschiffe vom Typ „Minas Geraes“ genügen, alle sechs gepanzerten Schiffe des Programms vom Jahre 1904 zu schlagen.

Dieser Kern des Geschwaders, der aus zwei verschiedenen Gruppen bestand, deren verschiedener militärischer Wert und Eigenschaften verschiedene taktische Verwendung, verschiedene Kampfentfernung bedingten, der aus Schiffen zusammengesetzt war, die in bezug auf Bestückung bei ungenügendem Panzerschutz der Schiffsenden und oberhalb der Wasserlinie, ohne schnellfeuernde Mittelartillerie und ohne Schutz der leichten Artillerie dem „Minas Geraes“-Typ unterlegen sind, wurde durch einen Kern von drei gleichartigen 19 280 Tonnen-Linienschiffen ersetzt, die mit großer Manövrierfähigkeit das Höchste an Angriffskraft verbinden, was heute erreichbar ist, die sich unter gleichen technischen und moralischen Umständen gegen vier „Dreadnoughts“ oder mit Vorteil gegen drei der stärksten heute in irgend einer anderen Marine geplanten Linienschiffe schlagen können.

Der Aufklärungsdienst war durch das Programm vom Jahre 1904 in Frage gestellt, es verfügte nicht über Schnellkreuzer, und die Torpedofahrzeuge waren zu klein, um ihn zu übernehmen.

Die 9500 Tonnen-Panzerkreuzer sollten außerdem je nachdem zum Handelskrieg und in der Schlacht verwendet werden, während der Aufklärungsdienst Schiffe von so großer Wasserverdrängung nicht bedurfte, deren Geschwindigkeit durch die Panzerung beeinträchtigt wurde bei gleichzeitig bedeutend höheren Kosten; sie konnten weder der einen noch der anderen Verwendung gerecht werden. Die Vielseitigkeit würde ihre Verwendung im Geschwader sehr erschwert und dem Geschwaderchef viel Kopfzerbrechen bereitet haben. Sollten sie den Feind beobachten und seine Bewegungen ihrem Geschwaderchef melden, sollte er sie auf den Handelskrieg aussenden oder sie bei den Linienschiffen zurückhalten, um diese in der Schlacht zu unterstützen? In den beiden ersten Fällen würde er seinen Schlachtkörper geschwächt haben, da er sich der Unterstützung beraubte, für die sie zwar der Theorie nach bestimmt, aber in der Tat nicht geeignet waren; im zweiten Falle würden ihm die für sein eigenes Verhalten unentbehrlichen Nachrichten vom Feinde und die immerhin fraglichen Ergebnisse des Handelskrieges entgangen sein. Diese Verlegenheit über die Verwendung solcher Zwitterschiffe bei den kriegerischen Unternehmungen tritt aber ganz zurück hinter dem Umstande, daß ihr großer Unterschied an taktischen Eigenschaften, Trutz und Schutz gegenüber den Linienschiffen, es unmöglich macht, durch ihre Mitwirkung in der Schlacht den größten Erfolg zu erlangen.

Diesen höchsten Erfolg, das erste und letzte Ziel jeder Taktik und Strategie, sichert die Änderung des Programms durch die Zusammensetzung des Schlachtkerns, der den zur Zeit höchsten Gefechtswert besitzt und den sechs Schiffen des alten Programms weit überlegen ist. Durch die drei kleinen Schnellkreuzer ist der ständige Aufklärungs- und Sicherungsdienst sichergestellt, ohne daß die Zusammensetzung des Schlachtkörpers gestört oder dessen vorgesehene Gesamtstärke geschwächt wird.

Die Erhöhung der Wasserverdrängung der Torpedobootsjäger auf 650 Tonnen und die Verdreifachung ihrer Zahl ermöglichen im Notfall ihre aushilfsweise Verwendung als Kreuzer, wozu die 400 Tonnen großen Torpedobootsjäger des Programms vom Jahre 1904 auch ihrer geringen Zahl wegen nicht verwendbar waren. Diese sechs hätten auch nicht genügt, um gemeinsam mit dem Geschwader zu operieren; die kleinen Boote von 150 Tonnen und 50 Tonnen kamen augenscheinlich nur für die bewegliche Hafenverteidigung in Frage.

Im Kriege wird ein feindliches Geschwader, das gegen unsere Küsten vorgehen will, eine zum Schutze der Linienschiffe gegen Torpedobootsangriffe genügende Zahl von Torpedofahrzeugen mitführen. Die weiten Entfernungen, die der Feind bis zu unseren Küsten zurückzulegen hat, die Schwierigkeit der Kohlenergänzung werden dazu zwingen, daß dies nur völlig seetüchtige, große Torpedobootsjäger sind, gegen die die im Programm vom Jahre 1904 vorgesehenen wirkungslos sein würden; die kleinen Torpedoboote würden sich überhaupt nicht aus dem Hafen wagen können.

Der Ersatz der drei ungleichartigen Gruppen von Torpedofahrzeugen durch eine gleichartige Flottille von 650 Tonnen-Booten, die das Geschwader in die hohe See begleiten kann und jeder möglichen Ansammlung von feindlichen Torpedofahrzeugen in brasilianischen Gewässern überlegen ist, stattet das Geschwader mit einer wirksamen Angriffs- und Verteidigungs-Torpedowaffe aus, die den Bedürfnissen des heutigen Seekrieges entspricht.

Die Entwicklung der Seemine und ihre Handhabung haben sie zu einem sehr nützlichen Werkzeug des Seekrieges für Angriff und Verteidigung gemacht. In großer Menge auf einem geeigneten Schiffe untergebracht, gestatten sie schnell die Verteidigung eines Küstenpunktes zu improvisieren, ohne andere als die Mittel des Schiffes zu beanspruchen. Für Brasilien mit seiner langen Küstenlinie, die durch Befestigungen zu schützen unmöglich ist, sind sie daher von hervorragender Bedeutung.

Auch als Hilfsmittel bei den Angriffs- oder Verteidigungsunternehmungen des Geschwaders leisten die Seeminen, wie der letzte Seekrieg zeigte, wertvolle Dienste; die Hauptseemächte haben daher Minenschiffe in ihre Flotten eingereiht. Durch Einstellung eines Minenschiffes an Stelle des Begleitschiffes wird dem Geschwader dies Kampfmittel in die Hand gegeben.

Das sind die auf der Seekriegslehre und den Seekriegserfahrungen beruhenden Gesichtspunkte, die zur Änderung des Programms vom Jahre 1904 führten, dessen Schiffe durch solche ersetzt sind, deren Eigenschaften sie den gleichen Klassen jeder anderen Marine überlegen machen.

Soweit die Denkschrift. —

Der Jahresbericht enthält die zur Durchführung des Programms getanen Schritte. Zunächst war es nötig, dem bei Armstrong, Whitworth & Co. schon begonnenen Bau der 13 000 Tonnen-Linienschiffe Einhalt zu tun, worauf die Bauwerft ohne Entschädigung gegen die Zusicherung der Bauübertragung der 19 280 Tonnen-Linienschiffe und zweier Schnellkreuzer einging. Sie lieferte denn auch die Pläne für die Linienschiffe, die nach Prüfung durch einen Ausschuß von neun brasilianischen Schiffbauingenieuren und acht Seeoffizieren einstimmig mit einigen kleinen Änderungen angenommen wurden. Am 20. Februar 1907 wurde mit der Bauwerft ein neuer Vertrag abgeschlossen, der unter Aufhebung desjenigen vom 29. Juli 1906 ihr den Bau von drei Linienschiffen von je 19 280 Tonnen zum Preise von je 1 821 400 £, 94,47 £ für die Tonne, übertrug, mit $2^1/_2$ jähriger Lieferfrist. Doch sollte der Bau des dritten erst begonnen werden nach Ablieferung des „Minas Geraes“. Nur so war es möglich, die jährlich bewilligten Baugelder nicht zu überschreiten und dabei auch etwas für die demnächst notwendigsten Schiffe zu erübrigen. Am nötigsten waren die Spähschiffe; sie sollten außerdem dazu dienen, das Personal mit der Handhabung moderner Schiffe vertraut zu machen und auf die Bedienung der großen Linienschiffe vorzubereiten. So übertrug ein Vertrag am 11. Mai 1907 der Bauwerft auch den Bau der drei Kreuzer, von denen der dritte auch erst nach Ablieferung des ersten auf Stapel gelegt werden soll. Die Baukosten für jeden betragen 328 500 £, 91,4 £ für die Tonne. Zur Einreichung von Plänen für die Torpedobootsjäger wurden W. Beardmore & Co., Yarrow & Co., J. Thornycroft, Schichau aufgefordert. In dem mit der Begutachtung betrauten Ausschuß brasilianischer Schiffbauingenieure und Seeoffiziere einigte sich die Mehrheit, zwölf, auf die Pläne von Yarrow & Co.; Thornycroft und Schichau erhielten je eine, Beardmore keine Stimme. Am 2. April 1907 wurde mit Yarrow ein Vertrag abgeschlossen, nach dem er 15 Torpedobootsjäger zum Preise von je 73 000 £ ohne Bestückung und Schießbedarf zu liefern hat und nach Ablieferung der ersten zehn noch die übrigen fünf. Armstrong wurde die Armierung und Munitionsausrüstung der ersten vier Boote für je 9511 £ übertragen. Bei Abschluß des Vertrages ergab sich noch eine Ersparnis von 10 Prozent, das sind 70 090 £.

Der Baubeginn des dritten Kreuzers, des Minenschiffs und der Unterseeboote wird im nächsten Budgetjahre angeordnet werden, da dann die Kreuzer „Bahia“, „Rio Grande do Sul“ und die sieben Torpedobootsjäger „Pará“, „Piauhy“, „Amazonas“, „Matto Grosso“, „Rio Grande del Norte“, „Alagôas“, „Parahyba“ keine Bauraten mehr erfordern.

Die Baubeaufsichtigung übt ein Ausschuß von Marinebauingenieuren und Seeoffizier-Spezialisten unter Leitung eines Kontreadmirals aus.

Das Linienschiff „Minas Geraes“*) ist bereits von Stapel gelaufen und sein Panzer und der des „Sao Paulo“ mit zufriedenstellendem Ergebnis erprobt; ebenfalls von Stapel gelaufen sind die Torpedobootsjäger „Pará“, „Piauhy“, „Amazonas“, „Matto Grosso“; „Pará“ und „Piauhy“ sind nach Abschluß der Probefahrten übernommen. Außerdem befindet sich noch der Monitor „Pernambuco“ im Bau, der im nächsten Rechnungsjahre beendet sein wird.

*) Inzwischen auch „Sao Paulo“.



Die fertige Flotte war, wie im vorigen Jahre, in einem Geschwader zu drei Divisionen und einer Torpedoschulboots-Division formiert und ständig in Übungen begriffen, die im Frühjahr im Süden, im Winter im Norden abgehalten wurden. Die Torpedoflottille übte dauernd.

Das Schulschiff „Benjamin Constant" mit Unterleutnants an Bord macht eine Weltreise.

Die Ausbesserung und Instandhaltung der im Dienst befindlichen Schiffe erfolgte teils auf Kriegs-, teils auf Privatwerften; sämtliche Schiffe wurden dienstbereit gehalten mit Ausnahme von zweien, an deren Instandsetzung eifrig gearbeitet wird. Der Panzer „Riachuelo" und das Schulschiff „Tamandaré" sollen wegen militärischer Wertlosigkeit aus der Liste gestrichen werden.

Zur Hebung der Schießleistungen mit Geschütz und Torpedo wurden mit Genehmigung des Kongresses Schießpreise ausgesetzt.

Zum Schutz der Flußgrenzen hält der Minister den Bau von einigen Panzerkanonenbooten, die Befestigung der Flußsperre bei Tabatinga und des Arsenals in Ladario (am oberen Paraguay) für nötig; es sollen dann in Matto Grosso der Panzer „Deodoro", Aviso „Oyapock", Torpedobootsjäger „Gustavo Sampaio", Monitor „Pernambuco" stationiert werden und eine Division bilden. Die Befestigung von Santa Catharina und von Fernando de Noronha ist für die Sicherheit der Küste erforderlich.

Die Frage der Dockgelegenheit für die großen Linienschiffe erfordert dringend ihre Lösung. Die Versuche, das Dock von Saude für sie zu erweitern, haben als aussichtslos aufgegeben werden müssen, desgleichen ließ sich auch das im Bau begriffene Dock bei Toque-Toque nicht vergrößern. Es ist nun vom Kongreß der Bau eines Docks und Erweiterung der Werft auf der Insel Cabra im Hafen von Rio de Janeiro genehmigt; die Arbeit soll im nächsten Rechnungsjahr begonnen werden. Diese Werft erhielt elektrische Beleuchtung und Kraft. Das Dock Guanabara wurde vertieft, der Bau des Docks Santa Cruz begonnen.

Der Zufluß an Schiffsjungen ist erfreulich groß, so daß die Auffüllung der genehmigten Erhöhung des Standes auf 5000 Köpfe keine Schwierigkeiten macht. Die Anlage einer Schiffsjungenschule in Pirepore (Minas Geraes) empfiehlt sich, um diesen bevölkertsten Staat mehr zum Ersatz heranzuziehen. 60 Prozent der Mannschaften kapitulieren. Ein neuer Dienstgrad der Maate für die Sonderdienstzweige wurde zur Unterstützung der Offiziere geschaffen. Das Seebataillon wurde als Landungstruppe und zur Bedienung der Marineartillerie neu organisiert.

Zwei Subalternoffiziere sind auf der Marineakademie in Greenwich als Hörer zugelassen, sechs Kapitänleutnants zu Studienzwecken nach Europa gesandt. Eine große Zahl von Subalternoffizieren ist den Baubeaufsichtigungsausschüssen zugeteilt und benutzt mit Vorteil die Gelegenheit, sich auf technischen Hochschulen und Werften usw. beruflich weiterzubilden.

M.

Der Anstrich der Kriegschiffe.

Ein geschichtlicher Rückblick.

Über den Anstrich der Schiffe des Altertums im allgemeinen und der Kriegschiffe im besonderen ist nur wenig bekannt, noch weniger als über den Schiffbau jener Zeit. Es ist eine merkwürdige Erscheinung, daß über das Handwerk sowie über die verschiedenen Zweige des Kunsthandwerks, z. B. bei den Römern, schriftliche Aufzeichnungen so gut wie ganz fehlen; wahrscheinlich ist, daß deren Kenntnis so sehr Allgemeingut geworden war, daß niemand daran dachte, sie könne jemals wieder verloren gehen, und daß also eine Literatur darüber überhaupt nicht existierte. So sind wir in der Kenntnis der Schiffe der alten Babylonier, Ägypter, Phönizier, Griechen und Römer zum großen Teil auf Abbildungen angewiesen, die sich allerdings in mannigfacher Form, in Skulpturen, auf Vasen, Wandgemälden, Stickereien und Webereien finden. Aber wie unzulänglich diese Mittel für die genaue Orientierung sind, geht schon daraus hervor, daß z. B. die Ansichten der Gelehrten über die Bauart und die Anordnung der Riemen auf den Trieren und sonstigen Schiffen des Altertums noch heute sehr weit auseinander gehen.

Die uns überlieferten Bilder zeigen außerdem so häufig sofort in die Augen springende seemännische Fehler, daß man ohne weiteres auf die Anfertigung durch Laienhand schließen kann. Man darf also auch annehmen, daß die betreffenden Künstler auch in sonstigen Einzelheiten, insbesondere in den Farben, sich nicht allzu gewissenhaft an das Original gehalten haben. Dies gilt auch noch für spätere Zeiten. Wenn wir z. B. eine Farbenskizze des englischen Kriegsschiffes „Tiger" aus der Zeit Heinrichs VIII. sehen, mit gelbem Schiffsrumpf und grünen Geschützen, so kann man sich des Verdachts nicht ganz erwehren, daß das Bestreben vorgelegen hat, die Geschütze recht deutlich hervortreten zu lassen und daß sie nur aus diesem Grunde auf dem Bilde grün erscheinen.

Eine weit zuverlässigere Unterlage für die Beurteilung geben die noch vorhandenen Schiffsmodelle, schon weil sie, von berufsmäßigen Seefahrern angefertigt, als bis in die geringsten Einzelheiten naturgetreue Nachbildungen der Originale gelten können. Das Alter solcher Modelle, die sich in den verschiedenen Marinemuseen finden, ist natürlich beschränkt.

Auch die alten Marinerechnungen, wie sie beispielsweise durch die Veröffentlichungen der Navy Records Society*) zugänglich gemacht worden sind, geben reichen Aufschluß nicht nur über die für den Anstrich verwendeten Materialien, sondern auch über die für heutige Verhältnisse recht beträchtlichen Kosten der äußeren Verzierung der Schiffskörper.

In der Literatur dagegen finden sich Hinweise auf den Anstrich der Schiffe nur gelegentlich bei der Schilderung einzelner, besonders bemerkenswerter Fahrzeuge

*) Oppenheim: A History of the Administration of the Royal Navy from 1509 bis 1660.



und Ereignisse. Selbst das erste deutsche Werk über den Schiffbau, die Architectura Navalis von Joseph Furttenbach*) (Ulm 1629), tut des Anstriches des Schiffes über Wasser mit keiner Silbe Erwähnung, obgleich der Verfasser im übrigen den Bau von Schiffen aller Art mit peinlichster Gewissenhaftigkeit beschreibt.

Es ist deshalb vielleicht lohnend, einige Angaben über den Anstrich zu sammeln, um einen allgemeinen Überblick zu ermöglichen, obgleich die nachstehende Zusammenstellung, die sich im wesentlichen auf englische Geschichtswerke stützt, auf Vollständigkeit keineswegs Anspruch erheben kann.

Was zunächst den Anstrich des Schiffes über Wasser anbetrifft, so wird man annehmen dürfen, daß die natürliche Holzfarbe, wie sie auch zum großen Teil die ägyptischen Schiffsbilder zeigen, ursprünglich allgemein üblich war. Dann kamen Mittel zum Schutze des Holzwerks gegen den Einfluß von Wind und Wetter in Gebrauch, also Öl und andere fetthaltige Substanzen, und schließlich bunte Farben, gleichzeitig um dem Schiffe auch äußerlich ein ansprechendes Aussehen zu geben. Hierfür kamen zunächst wohl nur erdige oder andere leicht herstellbare Farbstoffe in Betracht. Plinius berichtet wenigstens, daß eine besondere Art Erde (anscheinend Kalk) für den weißen Anstrich der Schiffe aus Smyrna kam. Mit der fortschreitenden Entwicklung der Farbstofftechnik fand dann der farbenfrohe Sinn des Seemannes, der ebenso alt ist wie die Schiffahrt selbst, mehr Gelegenheit, sich zu betätigen. Merkwürdigerweise kehren einzelne Zierate bei verschiedenen, auch räumlich weit voneinander getrennten Völkerschaften wieder. So findet sich das Auge, das der Chinese noch heute für seine Dschunke als unentbehrlich ansieht, damit sie den richtigen Weg durch die Wasserwüste finden kann, schon an einem Schiffsbilde auf einer antiken griechischen Vase.

Nach Homer waren es namentlich die Farben rot, blau und weiß, die zur Verzierung der Schiffe dienten; blau fand vorzugsweise für die Späherschiffe Verwendung. Hier haben wir also ein erstes Beispiel für den ganz modernen Gesichtspunkt, daß der Anstrich dazu dienen soll, die Schiffe der Sicht des Gegners zu entziehen. Auch Cäsar erzählt, daß die langen 40riemigen Boote der Britannier einen mit Wachs überzogenen blaugrauen Anstrich und Segel von derselben Farbe hatten, um sich von dem durch die See gebildeten Hintergrund möglichst wenig abzuheben.

Mit der zunehmenden Entwicklung der Schiffahrt und besonders des Seekriegwesens wurde auch der äußere Schmuck reicher. Namentlich zur römischen Kaiserzeit müssen die Schiffe ein prächtiges Äußere aufgewiesen haben. Nach einem Wandgemälde in Pompeji spielten auch hier rote und blaue Farben im Anstrich eine hervorragende Rolle; außerdem aber dienten, wenn man den überschwänglichen Berichten der Chronisten Glauben schenken darf, Schnitzereien und Intarsien zur Verzierung, und selbst edle Steine als Schmuck waren nicht selten. Aber nicht nur der Schiffskörper, sondern auch Takelage und Zubehör nahmen an der Ausschmückung teil. Die Segel waren mit bunten Streifen versehen; auf den Admiralschiffen waren sie von Purpur. Zur Zeit Trajans waren feuerfarbene Segel, auch solche von schillernden, sowie gold- und silberdurchwirkten Stoffen üblich. Der Name des Kaisers war in

*) Vgl. „Marine-Rundschau", Januarheft 1896.



Gold oder Silber in die Segel gestickt, das Tauwerk prangte in den verschiedensten Farben, die Riemen der Admiralsschiffe waren vergoldet, kurz der Schmuck war ebenso reich, wie später etwa bis zu Anfang des 18. Jahrhunderts.

Gehen wir zu den Schiffen der nordischen Völker über, so finden wir dort zunächst ebenfalls den naturfarbenen Anstrich vorherrschend; zum Teil erfreute sich dieser wie beispielsweise bei den Schiffen der Niederländer und der Hansa noch verhältnismäßig spät besonderer Beliebtheit. Ein charakteristischer Zug der ersten Schiffe dieser Nationen waren die außenbords aufgehängten runden Schilde der Krieger, wie sie sich übrigens schon bei den Schiffen der Phönizier finden. Teils zum Schutz der Ruderer bestimmt, teils um im Falle des Gefechts, das damals ja ausschließlich im Nahkampfe bestand, sofort zur Hand zu sein, bildeten diese Schilder eine Art künstlich erhöhter Reeling. Sie waren mit den verschiedenen Farben bemalt, rot bei den Dänen, schwarz und gelb bei den Normannen und weiß mit blauen und roten Rändern bei den Sachsen. Später erhielten sie die Wappen der Fürsten und Städte, denen die Schiffe gehörten, als Abzeichen. Der Bug des Schiffes zeigte gewöhnlich den Kopf von Tieren der verschiedensten Art, von Drachen, Schlangen, Löwen, Adlern, Delphinen, während das Heck den rückwärtigen Teil des Leibes darstellte. Beide waren bunt bemalt, später reich vergoldet. Ein einheitlicher Farbenanstrich des Schiffskörpers war nicht gebräuchlich, dagegen bunte Längsstreifen von roter, blauer, brauner oder gelber, seltener grüner Farbe vorherrschend. Diese hellfarbigen Streifen blieben bis spät in das 18. Jahrhundert hinein üblich, meistens waren sie sehr breit und nahmen die ganze Schiffsseite ein, zunächst ohne Rücksicht auf die Geschützpforten. Auch die Segel hatten durchweg bunte Streifen (rot, blau, grün).

Als mit zunehmender Größe der Schiffe und mit der Einführung der Geschütze die Schilde wirkungslos wurden, traten an ihre Stelle lange, etwa ¾ m breite Tücher, meist aus rotem, aber auch grünem und gelbem Stoff, in der Regel mit weißen Borten aus Leinwand besetzt. Diese wurden in der Höhe der Reeling, ferner um die Marsen herum angebracht, bei feierlichen Gelegenheiten zur Ausschmückung des Schiffes, im Falle eines Gefechts zur Deckung der Mannschaften gegen die Sicht des Feindes.

Verhältnismäßig einfach in ihrem Äußeren blieben die Schiffe der Hansastädte, da sie eigentlich Kauffahrteischiffe waren und in erster Linie wirtschaftlichen Zwecken zu dienen hatten. Der Rumpf war gewöhnlich naturfarben, die oberen Verzierungen und die Marsen rot. Bei anderen Nationen, besonders in England, nahm dagegen die Anwendung von Schnitzereien zur äußerlichen Verzierung immer größere Ausdehnung an. Als Gallionsbilder waren nicht nur einzelne Tiere, sondern ganze Darstellungen, z. B. Fürsten zu Pferde, über besiegte oder noch zu besiegende Feinde hinwegreitend, Figuren von Heiligen, an denen man die Nationalität der Schiffe erkennen konnte, üblich. Reich an figürlichem Schmuck waren namentlich die Hecks der Schiffe.

Aus der Zeit der Königin Elisabeth von England (1558 bis 1603) geben einige Rechnungen Aufschluß über die zum Anstrich verwendeten Farben, wovon Gold, Zinnober, Mennige, Bleiweiß, Braun, Spanisch Weiß, Blau, Kupfergrün und Aschgrau genannt seien. Im einzelnen mögen folgende Posten aufgeführt werden: „Pain-

ting and colouring red the great new ship called the White Bear" kostete 20 £. Für das Schnitzen von „three great personages in wood" sind je 1.15 £ angesetzt. Für das Malen der „Elizabeth" sind 180 £ in Rechnung gestellt, beim Umbau des „White Bear" für Schnitzereien, Malen und Vergolden 172 £. Dies scheinen allerdings Ausnahmen gewesen zu sein, im allgemeinen dürfte ein Betrag von 30 £ als Durchschnitt für einen Schiffsanstrich zu gelten haben. Die „Bonaventure" war schwarz und weiß gemalt, der „Lion" naturfarben, „Revenge" und „Scout" grün und weiß. Eine allgemein gültige Vorschrift über den Anstrich gab es also noch nicht.

Der unter Elisabeths Nachfolger, Jakob I., erbaute erste englische Dreidecker „Prince Royal" war besonders reich dekoriert mit seltenen Malereien, „dergleichen man nie zuvor auf einem Schiff gesehen hatte". Allein für Malen und Vergolden wurden 868 £ bezahlt, die Schnitzereien kosteten 441 £, einschließlich vierzehn große Löwenköpfe für die runden Pforten. (Die Pforten der oberen Geschützreihen auf dem Achterdeck waren damals noch kreisrund, erst zu Anfang des 18. Jahrhunderts baute man sie wie die übrigen quadratisch).

Dieser ungeheure Aufwand erfuhr, dem puritanischen Charakter der Zeit entsprechend, eine Einschränkung unter der Regierung des Commonwealth durch Bestimmungen über die zulässige Höhe der Kosten für Schnitzereien und fast gänzliche Abschaffung der Vergoldung. Aber schon im Jahre 1655 wurden die strengen Bestimmungen gemildert, indem die Vergoldung des Gallionsbildes und zweier Figuren am Heck wieder gestattet wurde. Im übrigen sollte der Schiffskörper schwarz gemalt und die Schnitzereien mit Gold abgesetzt werden. Die Kosten durften 80 £ jedoch nicht überschreiten. Eine dauernde Rückkehr zur größeren Einfachheit trat indessen erst 1703 ein durch einen Erlaß der Admiralität, der nur noch ein vergoldetes Gallionsbild mit Namensbrett gestattete. Die übrigen reichen Verzierungen, an den Hecklaternen, die Kränze um die Geschützpforten, der figürliche Schmuck innenbords, wurden abgeschafft. Nur der Rand der Bordwand über der obersten Geschützreihe des erhöhten Achterdecks behielt geschnitzte und vergoldete Wappen und Embleme auf hellrotem oder hellblauem, später dunkelblauem Grund. Während des ganzen 18. Jahrhunderts dauerte das Streben nach größerer Einfachheit an. Auch die eben erwähnten Schnitzereien verschwanden, und es blieb nur noch ein breiter, einfacher dunkelblauer Streifen in Höhe der Reeling übrig, der anscheinend zuweilen bis an das Oberdeck hinabreichte. Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts waren die englische Schiffe unter diesem blauen Streifen durchweg kanariengelb gemalt; in der Wasserlinie trugen sie einen breiten schwarzen Streifen. Innenbords war der Anstrich der Bordwände und selbst der Lafetten (einfache hölzerne Wagen mit vier Rädern) blutrot, um die Mannschaften an diesen Anblick zu gewöhnen und die im Gefecht zu erwartenden Blutflecken möglichst unauffällig zu machen. Die Unterwasserteile waren weiß.

Aber auch der eben beschriebene Anstrich scheint nicht allgemein durchgeführt gewesen zu sein, denn in einem Bericht über die Schlacht am 1. Juni 1794 (dem „glorious first of June") heißt es, daß die „Juste", ein französisches Schiff, rot gestrichen war und deshalb für ein englisches gehalten wurde.

Der später allgemein übliche schachbrettförmige Anstrich, der für die An-

schauungen unserer Zeit unlösbar mit der Segelschiffsperiode verknüpft ist, wurde im größeren Maßstabe erst von Nelson eingeführt. Er ließ die Schiffe seines Geschwaders außenbords schwarz streichen, in Höhe der einzelnen Geschützreihen mit breiten, über die ganze Länge des Schiffes gehenden gelben Streifen, von denen sich die schwarzen Pfortendeckel äußerst wirksam abhoben. Daß dieser helle Gang mit den dunklen Quadraten eine vorzügliche Scheibe abgab und dem Gegner das Zielen erleichterte, machte dem Artilleristen der damaligen Zeit nicht viel aus. Bei den geringen Gefechtsentfernungen kam es auch überhaupt nicht darauf an, und schließlich nahm man sich wohl ebenso häufig die Takelage wie den Schiffskörper des Feindes zum Ziel.

Diesen Nelsonschen Anstrich, „double yellow" genannt, der übrigens auch schon früher bei einzelnen Schiffen üblich gewesen war, hatten alle oder doch fast alle englischen Schiffe bei Trafalgar, und die Besatzungen waren berechtigterweise stolz auf ihre äußerlich so gekennzeichneten Schiffe. Von der „Revenge" wird berichtet, daß es ungeheure Unzufriedenheit unter den Mannschaften erregte, als nach der Rückkehr in die Heimat der neue Kommandant die schwarzen Pforten wieder gelb streichen ließ.

Bei Trafalgar war übrigens ein Teil der französischen und der spanischen Schiffe ähnlich gestrichen wie die englischen. Eine Gleichmäßigkeit scheint hier aber noch weniger geherrscht zu haben als auf englischer Seite. Aus den Berichten über die Schlacht geht hervor, daß einzelne Schiffe einen einzigen roten oder gelben Streifen hatten; die „Santissima Trinidad" hatte vier rote, durch weiße Bänder geteilte Streifen, die „Santa Ana" war ganz schwarz gestrichen.

Daß im Pulverrauch des Gefechts und in der stets angestrebten, in den Entscheidungsschlachten auch bald erreichten Melee leicht Freund und Feind verwechselt werden konnten, wenn die Flaggen weggeschossen waren, lag beim Fehlen sonstiger zuverlässiger Unterscheidungsmerkmale auf der Hand. Vor Trafalgar soll es dem seemännischen Scharfblick Nelsons nicht entgangen sein, daß auf allen gegnerischen Schiffen die eisernen Ringe um die Untermasten schwarz gestrichen waren. Er ordnete aus dem oben erwähnten Grunde durch Signal an, auf den englischen Schiffen diese Ringe noch vor Beginn der Schlacht weiß zu streichen.

Bis zum Ende der Segelschiffszeit trat eine wesentliche Änderung in dem vorstehend beschriebenen Anstrich, der bald nach Trafalgar für die englischen Schiffe allgemein vorgeschrieben wurde, nicht mehr ein, abgesehen davon, daß an Stelle des Gelb in den Pfortengängen Weiß trat. Dies geschah in der englischen Marine 1817, in der französischen blieb das Gelb noch länger im Gebrauch. An Stelle des Rot für den Innenbordsanstrich trat später Grün, vereinzelt auch ein helles Braun oder Creme, bis zu Anfang der Regierungszeit der Königin Victoria allgemein Weiß eingeführt wurde. Nur die Ränder der Pfortendeckel, zum Teil auch die Innenwände der Pforten selbst blieben noch bis in die neueste Zeit hinein rot.

Was schließlich den Anstrich der Takelage anbetrifft, so waren die Masten meist schwarz, die Rahen weiß gestrichen, ein Anstrich, der sich unseres Wissens nur in der russischen Marine bis zuletzt erhalten hat, während alle übrigen schon früher dazu übergegangen waren, die Masten zu schrapen und zu firnissen, wogegen die Rahen hellgelb gestrichen wurden.

Erwähnt zu werden verdient noch, daß Kauffahrteischiffe, die ja allerdings früher

durchweg armiert waren, vielfach den Anstrich der Kriegschiffe nachahmten, um die Kaper abzuschrecken. Die großen Ostindienfahrer waren oft wie Linienschiffe gemalt, und noch heute hat eine stattliche Anzahl der großen modernen Segelschiffe einen weißen Pfortengang, obgleich sie selbstverständlich längst keine Geschütze mehr führen.

Dem Unterwasser-Anstrich wurde schon frühzeitig eine besondere Aufmerksamkeit zugewandt, teils um den zur Dichtung der Nähte verwendeten Mitteln einen Schutz zu gewähren, teils um den Schiffsboden möglichst glatt zu machen und dadurch den Reibungswiderstand zu vermindern; doch kann von einem Farbenanstrich zunächst noch nicht gesprochen werden. Eins der ersten Mittel zum Dichten der Nähte war Muschelkalk, der in feuchtem Zustande in die Zwischenräume der einzelnen Plankengänge geschmiert wurde. Bei den Bewegungen der Planken infolge des Seeganges verlor er aber bald seinen Halt, so daß die Schiffe, je länger sie in See waren, desto mehr Wasser machten. Ferner wurden Wachs und Pech und ähnliche Stoffe verwendet, wie schon in der Bibel bei der Beschreibung des Baues der Arche Noahs erwähnt wird. Plinius berichtet bereits über den Gebrauch von Hanf zum Kalfatern. Auch Tierhäute, mit Harz getränkt, dienten als Bodenbelag. Verhältnismäßig früh ist ferner schon das Verfahren bekannt gewesen, den Schiffsboden mit dünnen Metallplatten zu beschlagen. Die wahrscheinlich aus der Zeit Caligulas herrührenden römischen Galeeren, die im Nemi-See im 15. Jahrhundert aufgefunden und in den Jahren 1895 und 1896 näher untersucht wurden,*) hatten unter Wasser einen dicken Belag von Farbe, über den ein dichtgewebter dunkelbrauner Wollstoff gespannt war. Über diesem waren Bleiplatten mit zahlreichen Kupfernägeln befestigt. Da die Anordnung der Platten aber darauf schließen läßt, daß sie nicht zur Erzielung von Wasserdichtigkeit dienen sollten, andererseits auch in dem Süßwasser des Sees die Anwesenheit von Bohrmuscheln oder sonstigen für das Holzwerk schädlichen Organismen nicht zu befürchten war, so ist der Zweck der Bleibeplattung nicht recht klar, wenn man nicht annehmen will, daß sie lediglich dazu bestimmt war, dem Stoffbezug einen besseren Halt zu geben. Die Kenntnis dieses Verfahrens scheint indessen später wieder verloren gegangen zu sein. Im englischen Schiffbau, der allerdings bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts keineswegs eine führende Stelle einnahm, wurde es erst im 16. Jahrhundert, unter Heinrich VIII. und Elisabeth, wieder bekannt, indem nach spanischem Vorbild der Beschlag des Kiels mit Bleiplatten eingeführt wurde. Bis dahin hatte man sich mit einem Gemisch von Pech, Teer, Öl und Harz beholfen; auch Talg, Seife und Schwefel, oder Tran, Harz und Schwefel, zusammen gekocht, werden erwähnt; zur Dichtung der Nähte diente mosso, ein Gemenge von Moos und Tierhaaren, später Werg und Talg.

Auch Furttenbach weiß in seiner Architectura Navalis nichts von einem metallenen Bodenbeschlag zu erzählen, dagegen gibt er eine höchst anschauliche Schilderung des „Spalmierens" (vom italienischen spalmare), wie er das Reinigen und Anstreichen des Schiffsbodens nennt. Nach ihm wurden nicht nur die Schiffsnähte, sondern der ganze Schiffsboden mit einem in heißem Zustande aufzutragenden Überzug von Pech versehen. Um den Boden zu reinigen, wurde das Schiff gekielholt, ein Feuer von schnell brennendem Reisig darunter angezündet und sobald das Pech „erlinderte",

*) Malfatti, Le navi romane del lago di Nemi, Rom 1905.

der Boden schnell mit Besen abgestrichen. Der so gereinigte Boden erhielt dann einen Überzug von warmem, klarem Unschlitt (Talg). Besonders vor Antritt einer jeden längeren Reise empfiehlt er dringend, die Galeere zu „spalmieren", denn auch hier gilt, wie er in seiner treuherzigen Weise hinzufügt, was das Sprichwort von einer Wagenfahrt sagt: „Wer wol schmiert, der fahrt auch wol".

In dem Maße, wie die Schiffe größer und die Reisen länger und auch in tropische Gewässer ausgedehnt wurden, stieg das Bedürfnis, den Schiffsboden gegen die Verwüstungen des Bohrwurms zu schützen. Hier wurden die verschiedensten Mittel versucht, namentlich Benagelung mit Bleiplatten und ein Überzug von Lack. Schließlich bildete sich, wenigstens in der englischen Marine, ein Verfahren heraus, das über ein Jahrhundert, bis etwa 1760, in Kraft blieb, nämlich das Einschlagen von breitköpfigen Nägeln (hob-nails) über den ganzen Schiffsboden. Als weiterer Schutz diente ein Überzug von Harz und Talg; später scheint auch ein weißer Farbenanstrich verwendet worden zu sein.

Nicht unerwähnt soll hier ein etwas drastischer Vorschlag Sir John Hawkins († 1595) bleiben, die Schiffe unter Wasser mit einer dünnen Plankenlage zu benageln, die ihrerseits auf der Innenseite einen halben Finger dick mit Teer und einen halben Finger dick mit Haaren belegt sein sollte. Seine Idee war, daß der Bohrwurm nach dem Durchdringen der Plankenlage, in dem Bestreben, sich durch die Teer- und Filzlage durchzuarbeiten, sich darin verwickeln würde, so „that he is choked therewith".

Erst im Jahre 1761 wurden in der englischen Marine Versuche mit der Kupferung des Schiffsbodens auf zwei Fregatten angestellt, die durchaus befriedigende Resultate ergaben. Nur der Umstand, daß man die kupfernen Platten mit eisernen Nägeln befestigte, verursachte zunächst noch einige Schwierigkeiten, da das Eisen von dem galvanischen Strom zersetzt wurde. Erst als man Messingnägel verwendete, gelangte die Kupferung zur allgemeinen Einführung, und um 1783 waren alle in Dienst befindlichen englischen Kriegschiffe gekupfert.

Damit war dann wenigstens für die Segelschiffsperiode die Frage des Unterwasseranstrichs aus der Welt geschafft, da die Kupferung jeden Anstrich überflüssig machte. Erst die Zeit des Eisenschiffbaues rückte sie von neuem in den Vordergrund, denn die Zahl der eisernen Schiffe, die gekupfert wurden, wozu natürlich zunächst erst wieder ein Holzbelag erforderlich war, blieb verhältnismäßig gering. Auf die verschiedenen Kompositionen, die im Laufe der Zeit für den Bodenschutz eiserner Schiffe hergestellt worden sind, soll hier nicht näher eingegangen werden; die vorherrschenden Farbentöne bei ihnen sind rot, grün und grau.

Mit dem Erscheinen des Dampfschiffes und vor allem des eisernen Dampfschiffes vollzog sich auch bald eine entscheidende Änderung des äußeren Aussehens des Schiffes. Die Entwicklung der Artillerie mit einer veränderten Aufstellung unter gleichzeitiger Verminderung der Geschützzahl drängte auch zu einer anderen Schiffsform. Die Breitseitaufstellung in mehreren Geschützreihen übereinander verschwand und damit auch der weiße Pfortengang, der sich den eleganten Linien des ausladenden Segelschiffsbuges wohl angepaßt hatte, bei dem jetzt modern werdenden geraden Steven aber unschön wirkte. Als reglementmäßiger Anstrich bildete sich bald allgemein schwarzer Schiffsrumpf mit gelben oder, wie in der englischen Marine, weißen Auf-

bauten heraus. Die Schornsteine waren schwarz, z. B. in Japan, meist aber gelb gestrichen, oft, wie in Rußland und den Vereinigten Staaten, mit schwarzem oberen Rand. An den früher üblichen roten Innenbords-Anstrich erinnerten nur noch die Ventilatorköpfe, für deren Innenseite Rot die vorherrschende Farbe blieb.

Während der Übergangsperiode kamen natürlich beide Arten des Anstrichs nebeneinander vor; die letzten Schiffe der deutschen Kriegsmarine, die einen weißen Pfortengang hatten, waren die Kreuzerfregatte „Elisabeth" und das Schulschiff „Niobe", die 1886 und 1890 zum letztenmal in Dienst waren.

Die Sitte oder vielmehr Unsitte, den Anstrich des Schiffes nach dem persönlichen Geschmack des Kommandanten zu regeln, blieb allen Vorschriften zum Trotz noch lange bestehen und führte nicht selten, besonders auf den außerheimischen Stationen, zu allerlei Absonderlichkeiten. Daß man die vorgeschriebene schwarze Farbe des Schornsteins möglichst bald nach Verlassen der Heimat durch einen zarten gelben Anstrich zu ersetzen suchte, mochte noch angehen; darin kam eben der Sinn des Seemannes für das schmucke Aussehen seines Schiffes zum Ausdruck. Wenn wir aber in Berichten noch aus dem Jahre 1860 lesen, daß die englischen Raddampffregatten auf der ostasiatischen Station den Radkasten und die Radkastenplattform auf der einen Schiffsseite blau, auf der andern gelb gestrichen hatten, so kann man sich kaum vorstellen, daß das allgemein für kriegschiffmäßig gehalten worden ist. Vielleicht war dieser phantastische Anstrich auf draußen empfangene Anregungen zurückzuführen; noch jetzt sind z. B. in der japanischen Inlandsee Dschunken nicht selten, die auf der einen Seite rot, auf der andern Seite grün gestrichen sind.

Auch heute noch nehmen die Auslandsschiffe, besonders die in den Tropen stationierten, eine Ausnahmestellung ein, insofern als sie fast in allen Marinen weiß (um die Einwirkung der Sonnenstrahlung zu vermindern) gestrichen sind, mit gelben Aufbauten und Schornsteinen. Ein schmaler roter, blauer oder grüner Streifen, wenn vielleicht auch nicht ganz vorschriftsmäßig, markiert die Wasserlinie oder die Reelingsleiste und trägt zur Belebung bei.

Im übrigen aber haben das Streben nach Vereinfachung und Billigkeit, die wachsende Erkenntnis von den Anforderungen des Ernstfalles und das Bemühen, das Kriegschiff bei Tag wie bei Nacht, bei Sonnenlicht wie bei Scheinwerferbeleuchtung in seinen Umrissen sich möglichst wenig von dem Hintergrund, See oder Himmel, abheben zu lassen, alle scharfen Farbenkontraste verwischt. Die infolge der Einführung von Fernrohrvisieren zunehmende Schußweite und Treffsicherheit zwangen zur Vermeidung aller Haltepunkte für das Auge des feindlichen Schützen. Ein verschiedenartiger Anstrich der einzelnen Schiffsteile ist daher streng verpönt und ein einförmiges Grau deckt jetzt den Leib des modernen Kriegschiffes einschließlich Schornsteine, Masten Geschütze und Boote. Zur Kennzeichnung der einzelnen Schiffe und Schiffsverbänd dienen weiße, rote, gelbe oder blaue Ringe um die Schornsteine in der deutschen und der japanischen Marine. Auch in England sind bei den diesjährigen Manövern farbige Schornsteinringe eingeführt worden.

Es ist natürlich sehr schwer, wenn nicht unmöglich, eine Farbe zu finden, die allen Anforderungen entspricht, da die Sichtbarkeit, wenigstens am Tage, mit der Farbe der See und den Beleuchtungs- und Wolkenverhältnissen in den verschiedenen Himmels-

strichen aufs engste zusammenhängt. Im Mittelmeer liegen in dieser Beziehung andere Verhältnisse vor als z. B. in der Nordsee, und wir finden daher zahlreiche Schattierungen des Grau vom hellen, bläulichen Taubengrau bis zum tiefsten Braungrau mit einem Stich ins Grünliche vertreten.

Unter den größeren Kriegsmarinen ist die deutsche mit dem neuen Anstrich, einem hellen Blaugrau, bahnbrechend vorangegangen; er wurde hier schom im Jahre 1895 eingeführt. Nur zögernd folgten die übrigen Mächte; zuerst Österreich-Ungarn mit einem grünlich-braunen Anstrich, und darauf England mit einer etwas dunkleren Schattierung als Deutschland, die inzwischen auch einen grünlich-grauen Ton erhalten hat. Die russischen Schiffe in Ostasien waren vor dem letzten Kriege schon hellgrau gestrichen, und dieselbe Farbe führten auch die Japaner als Kriegsbemalung ein. Dagegen trat die russische Baltische Flotte unter Rojestwenski die Ausreise nach dem Kriegsschauplatze noch mit dem gewöhnlichen Friedensanstrich (schwarz, Aufbauten gelb, Schornsteine gelb mit schwarzem Rand) an, und man fand auch unterwegs keine Gelegenheit, diesen Anstrich kriegsmäßiger zu gestalten. Jetzt hat aber auch Rußland ebenso wie Japan und Italien einen stumpfen dunkelgrauen Anstrich eingeführt. Im Jahre 1908 hat sich auch Frankreich der allgemein eingeschlagenen Richtung angeschlossen. Die hier gewählte Farbe wird mit der den Franzosen auf diesem Gebiet eigenen Erfindungsgabe als „nasses Segeltuch“ bezeichnet. Abseits standen bisher allein die Vereinigten Staaten, und ihre Linienschiffsflotte hat die Weltreise noch mit dem bisherigen weißen Anstrich ausgeführt, der mit Rücksicht auf das mehrfache Passieren der Tropen sicher sehr praktisch war. Nach der Rückkehr haben die Schiffe aber ebenso wie die in der Heimat zurückgebliebenen einen schiefergrauen Anstrich erhalten, der aber auch erheblich dunkler zu sein scheint, als man nach der Bezeichnung „schiefergrau“ annehmen möchte.

Besonders zu erwähnen sind noch die Torpedoboote. Diese sind in den meisten Marinen mit einem matten Schwarz gestrichen; eine Ausnahme machen Österreich-Ungarn, wo sie dieselbe Farbe wie die großen Schiffe haben, sowie die Vereinigten Staaten und zum Teil auch Frankreich mit einem dunkel-olivengrünen Anstrich. Im allgemeinen herrscht aber, wie gesagt, Schwarz vor. Alle Versuche mit anderen Farben, z. B. Gelb, Meergrün, Steingrau und der sogenannten norwegischen Schokoladenfarbe, haben zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Mit einem hohen Land von entsprechender Färbung als Hintergrund kann ein solcher Anstrich sehr günstig sein, für den praktischen Gebrauch hat sich aber Schwarz als die geeignetste Farbe erwiesen. Neuerdings ist in England ein Teil der Torpedobootzerstörer versuchsweise hellgrau gestrichen, und zwar soll dies geschehen sein, weil diese Farbe die Boote bei Tage weniger sichtbar macht. Es wird sich also um Boote handeln, die zu Aufklärungszwecken am Tage Verwendung finden sollen.

Die Unterseeboote schließlich sind, soweit Nachrichten darüber vorliegen, in allen Marinen schwarz oder dunkelgrün gestrichen.

Ein Seemann aus der alten Zeit würde wohl den Kopf schütteln über das schmucklose Äußere eines modernen Kriegschiffes. Gewiß, mit den lebhaften Farben, die den Stolz und die Freude der Besatzungen bildeten, ist wiederum ein Stück der vielgerühmten Poesie des Seelebens dahingegangen. Aber der nüchterne graue Anstrich ist das Zeichen einer neuen Zeit; er verkörpert ernste, zielbewußte Pflichterfüllung.

W.

Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel „Leichtmatrosen“.

I.

In dem Artikel „Leichtmatrosen“ hat der Verfasser ein Thema angeschnitten, das der eingehendsten Beachtung wert erscheint. Aus den Ausführungen dürften sich folgende Kernpunkte herausschälen lassen:

1. Man verlangt im allgemeinen zu viel von den Leichtmatrosen, die von der Schiffsjungendivision den Schiffen der Flotte überwiesen werden.

2. Die Ausbildungszeit als Schiffsjunge ist zu kurz.

3. Bei der Verteilung auf die Laufbahnen werden die berechtigten Wünsche der Artillerie, die besten Schützen zu erhalten, nicht genügend berücksichtigt, sondern „gute“ Schiffsjungen auch meist „guten“ Laufbahnen überwiesen.

Da ich mich mehrere Jahre mit der Ausbildung der Schiffsjungen, Leichtmatrosen und älteren Neunjährigen beschäftigt habe, möchte ich die obigen Behauptungen kritisch beleuchten und erweitern.

Zu 1. Die Ansicht von der generellen Minderwertigkeit der Leistungen der 9jährigen ist glücklicherweise im Schwinden begriffen.

Trotzdem muß auch der gerecht abwägende Vorgesetzte mit den Leistungen unseres Unteroffiziernachwuchses und der jüngeren Unteroffiziere bisweilen unzufrieden sein. Mangel an innerem Interesse auf der einen Seite, seemännische Unerfahrenheit, die sich bei der Handhabung von Dampf-, Ruder- oder Segelbooten besonders zeigt, Versagen als Korporalschaftsführer beim Divisionsdienst und schließlich ungenügende Schießleistungen auf der anderen Seite sind die Hauptfehler mancher unserer 9jährigen. Jeder, der als Schiffsjungenerzieher tätig war, wird mir darin zustimmen, daß der Ersatz der Schiffsjungen sehr gut ist, daß es eine Freude ist, mit den Jungen zu arbeiten, und daß die allermeisten als sehr brauchbare und hoffnungsvolle Leute die Schiffsjungendivision verlassen. Wer das bezweifelt, sehe sich die Führungsberichte der ehemaligen Schiffsjungen an. Ungeeignete Elemente werden kurzerhand entfernt. Hier liegt also der Fehler nicht; er kann nur in der nun folgenden Ausbildungszeit liegen. Die Schiffsjungen, die sofort als Leichtmatrosen auf ein Schiff der Flotte kommen, sind am besten gestellt. Sie werden für sich noch besonders ausgebildet. Leider ist aber der Wert, den man auf den einzelnen Schiffen dieser Ausbildung beilegt, sehr verschieden. Auf vielen ist hierfür keine Zeit, die aber unbedingt gefunden werden kann und muß. Die Leichtmatrosen müssen eben als überetatsmäßig an Bord kommandiert, von jedem Arbeitsdienst und Reinschiffsdienst befreit sein und nur ihren Sonderdienst treiben. Ich verkenne dabei den großen Wert des Arbeitsdienstes für den künftigen Unteroffizier nicht, glaube aber, daß die Leichtmatrosen bis zur Ernennung zum Maaten noch genügend Zeit haben, um diesen zu erlernen. In diesem Sonderdienst muß der Bootsdienst unbedingt in den Vordergrund treten. Es muß von jedem Leicht-

matrosen am Ende des Jahres verlangt werden, daß er Dampfboote ebenso sicher wie Ruder- und Segelboote handhabt. Daß dies Ziel zu erreichen ist, weiß ich aus Erfahrung. Bei den seemännischen Arbeiten ist darauf Wert zu legen, daß die Leute nicht Schularbeiten, sondern nur Gegenstände anfertigen, die der Bootsmann im Laufe des Jahres braucht. Eine Unterweisung in einfachen Schlosserarbeiten läßt sich an Bord ebenfalls sehr leicht durchführen. Turnen und Vorinstruktion müssen genügende Berücksichtigung finden. Dienstfreude und selbsttätige Weiterarbeit in allen Berufswissenschaften zu wecken, ist die Aufgabe des die Ausbildung leitenden Offiziers, der mit besonderer Sorgfalt ausgewählt werden muß. Statt dessen steht die Theorie jetzt zu sehr im Vordergrund. Im Gegensatz zu der Ansicht des Verfassers des Artikels sehe ich in dieser besseren Ausnutzung dieses Leichtmatrosen-Jahres das Heil, nicht in einem dritten Jahr auf einem Schulschiff wie „König Wilhelm", da in der Flotte die Ausbildung gründlicher und individueller sein kann als bei dem Massenbetrieb auf dem Schulschiff. Auch nur auf einem modernen, seegehenden Schiff der Flotte kann ein vollwertiger Kriegschiffsmatrose erzogen werden. Da die Leichtmatrosen ferner bis zum Maaten und Obermaaten auf demselben Schiff bleiben, so erzieht sich auf diese Weise jedes Schiff selbst sein Unteroffizierkorps.

Schlimmer steht es mit den Schiffsjungen, die mit der Ernennung zum Matrosen an Land kommen und bis zu einem Jahr und noch länger an Land bleiben. Leider sind das nicht wenige. Die II. Matrosen-Division hatte im letzten Winter 70 9 F. Matrosen des jüngsten Jahrganges für die Bootsmannslaufbahn, also etwa 1/4 des ganzen Jahrganges, in den Kompagnien. Diese werden nach Erlangung des G. F.-Zeugnisses auf alle möglichen kleinen Schiffe kommandiert, wo für ihre Weiterbildung auch nichts geschehen kann. Sie stellen denn auch das größte Kontingent der weniger brauchbaren Unteroffiziere, da ihnen das dritte Lehrjahr fehlt. Soll eine Besserung eintreten, so müssen in Zukunft alle Leichtmatrosen auf die Schiffe der Hochseeflotte kommandiert werden. Erst nach diesem Jahre, das unbedingt zur Ausbildung gehört, wie das Flottenjahr der Fähnriche, wird für den G. F. Auslandsbedarf eine entsprechende Anzahl ihren Stammarineteilen überwiesen. Trotzdem wird es sich kaum vermeiden lassen, daß der eine oder der andere durch ungünstige Kommandos in seiner Weiterbildung zurückkommt. Hier muß dann die Fürsorge der Vorgesetzten einsetzen. Erst wenn jeder Offizier in jeder Dienststellung an Bord und an Land davon durchdrungen ist, daß er für die Weiterbildung der 9jährigen Matrosen alles mögliche tun muß, erst dann wird eine wesentliche Besserung hierin eintreten, wir werden allgemein besser vorgebildete Unteroffiziere erhalten. Der Mangel an Interesse und die Gleichgültigkeit, von der oben gesprochen war, hat meines Erachtens ihren Hauptgrund in der zu langen Zeit bis zur Beförderung zum Unteroffizier, ohne daß irgendwelche Zwischenziele zu erreichen wären, die zu Diensteifer und Privatfleiß anspornen. Wenn zum Obermatrosen und Maaten eine Prüfung abzulegen wäre, nach deren Bestehen alle Matrosen desselben Jahrganges gleichzeitig befördert würden, würde erheblich mehr zu eigener Arbeit und zu Interesse erzogen, als es jetzt durch die Besichtigungen geschieht. Mit der gleichzeitigen Beförderung aller Jahrgangsgenossen zum Maaten auf beiden Stationen, womöglich in allen Laufbahnen, würde manche Unzufriedenheit, mancher Grund zu Reibereien beseitigt werden.

Zu 2. Die Schiffsjungenzeit ist, wie ich schon oben erwähnt habe, meines Erachtens jetzt vollkommen lang genug. Abgesehen von den ungeheuren Kosten wird das dritte Ausbildungsjahr an Bord der Schiffe und Hochseeflotte erheblich nutzbringender sein als ein Schulschiffsjahr, vor allem auf einem alten, unmodernen Schiff.

Zu 3. Die Auswahl der Schiffsjungen und ihre Verteilung auf die einzelnen Laufbahnen ist eine sehr schwierige Aufgabe. Es wird einem Vorgesetzten ungeheuer schwer, einen fixen, klugen und braven Jungen, der daneben ein sehr guter Schütze ist, zur Bootsmannslaufbahn zu stecken, wenn er den dringenden Wunsch hat, zur Signallaufbahn zu kommen, die doch mit Recht, bisher wenigstens, als die günstigste galt, was Beförderung und Dienststellung anbetrifft. Wird erst die Beförderung in der Stückmeisterlaufbahn besser, was bei der Indienststellung der neuen großen Schiffe zu erwarten ist, und die Zahl der Oberstückmeistersmaate erhöht, so wird diese Laufbahn den größten Zulauf haben und die begehrteste sein. Um aber die besten Schützen auswählen zu können, muß auf dem seegehenden Schulschiffe schon eine intensive Schießausbildung an Stelle des Klarschiffdienstes, den die Jungen in der Flotte genügend lernen, treten. Auf Übungen mit dem Abkommlauf und der Abkommkanone würde der größte Wert zu legen sein. Die Auswahl der Jungen für die Bootsmannslaufbahn (Stückmeisterlaufbahn) würde schon hier zu treffen sein.

Alle Änderungen aber in den Ausbildungsbestimmungen werden ihre Wirkung verfehlen, wenn nicht alle Offiziere in allen Stellungen von der erzieherischen Verantwortung unseres Unteroffiziersersatzes durchdrungen sind. Inwieweit ein berechtigter Korpsgeist der Unteroffiziere in der Erziehung des Nachwuchses und der Belebung des Diensteifers mitwirken könnte, führt leider über den Rahmen der Diskussion hinaus.

H. v. W.

II.

Die beherzigenswerten Ausführungen über Stellung und Behandlung unseres Unteroffiziersersatzes veranlassen mich, auf einen hierbei gestreiften Punkt kurz einzugehen: die Dienstfreudigkeit unserer Unteroffiziere.

Gewiß ist auch hier im kleinen durch den einzelnen Vorgesetzten viel zu bessern möglich, will man aber mit festem Willen ein als wichtig anerkanntes Problem durchführen, so darf man auch eine große, manche alte Überlieferung über den Haufen werfende Abhilfe nicht scheuen. Hierzu genügt nicht allein der gute Wille des einzelnen, hier müssen die allgemeinen Vorschriften einsetzen.

Zur Dienstfreudigkeit eines Vorgesetzten gehört vor allem ein starkes Selbstbewußtsein, das auf das Ansehen bei den Untergebenen begründet sein muß. Um Vorgesetzter zu werden, hat unser Unteroffiziersersatz seine Laufbahn ergriffen. Das Gefühl, Vorgesetzter zu sein, muß daher dem Unteroffizier stets vor Augen bleiben und muß gerade bei dem engen Zusammenleben an Bord durch möglichst viele Vorrechte und eine entsprechende Behandlung durch die höheren Vorgesetzten gestärkt werden. Mit diesem Bewußtsein steht und fällt die Autorität und mit ihr der Unteroffizier als Vorgesetzter; er wird zur lächerlichen Figur oder verliert wenigstens jede Freude am Dienst.

In den letzten Jahren sind nun mancherlei kleine Verbesserungen für das Leben der Unteroffiziere an Bord mit Erfolg durchgeführt worden. Noch eine allgemeinere und weitgehendere Bevorzugung der Unteroffiziere in Stellung, Unterbringung und vielleicht auch Verpflegung muß gleichwohl im Auge behalten werden, selbst wenn das Gros des Unteroffizierkorps dies selbst noch gar nicht erstrebt.

Die Behandlung von Unteroffizier-Arrestanten haben wir z. B. so beibehalten, wie wir sie von der Armee kennen gelernt haben, ohne unsere doch anders liegenden Verhältnisse an Bord zu berücksichtigen. Ein arretierter Unteroffizier an Bord kommt in die Nachbarzelle eines Mannes, womöglich aus seiner Korporalschaft oder von seinem Geschütz. Vor seiner Zelle steht im Wechsel der Wachen sicher ein Posten von seiner Division, also auch leicht einer seiner direkten Untergebenen. Der sonst gute Unteroffizier ist vielleicht wegen eines geringfügigen Zusammenstoßes mit einem Vorgesetzten mit wenigen Tagen Arrest bestraft worden und muß nun den die Ronde gehenden Offizieren in Gegenwart seiner Untergebenen den genauen Straftenor melden. Gleich nach seiner Entlassung soll er womöglich dieselben Leute über Benehmen gegen Vorgesetzte instruieren, die als Posten oder Mitarrestanten seine Strafe erfahren haben. Dieses muß dem ehrliebenden Unteroffizier schwer werden; einer seiner Leute schlägt aus seiner Wissenschaft leicht Kapital und der Unteroffizier hat so ein gut Teil seiner Autorität verloren. Die kleine Strafe trifft ihn also weit härter, als beabsichtigt war. Hier kann und muß dem Unteroffizier geholfen werden. Es können auf unseren Schiffen getrennte Arresträume für Unteroffiziere geschaffen werden, und es muß die Bewachung durch einen Untergebenen fortfallen. Falls Gründe gegen besondere Unteroffizier-Arrestzellen vorliegen — denn merken würde die Besatzung die Bestrafung des Unteroffiziers ja doch —, so muß wenigstens, sobald ein Unteroffizier arretiert ist, auch ein Unteroffizier als Posten für ihn aufziehen, und man kann dann die Unteroffiziere allgemein von der Meldung ihres Straftenors in Gegenwart Untergebener entbinden. Die Stellung eines Unteroffizierpostens für arretierte Unteroffiziere hat außerdem in selbsterzieherischer Hinsicht für das Unteroffizierkorps vielleicht sein Gutes. Am besten wäre es, wenn Unteroffiziere nach Möglichkeit Arreststrafen an Land verbüßen. Bei der Armee liegen diese Verhältnisse viel günstiger. Ein in einer Arrestanstalt untergebrachter Unteroffizier wird in den meisten Fällen von Leuten anderer Truppenteile und nur selten von Leuten seines Regiments oder gar von seiner Kompagnie bewacht. Jedenfalls merken seine direkten Untergebenen nur in Ausnahmefällen den Grund seiner Bestrafung.

Eine weitere Härte für ältere Unteroffiziere, der Bootsmannslaufbahn z. B., ist das Beibehalten der gleichen Uniform von ihrer Beförderung zum Obermaaten bis zum Deckoffizier, augenblicklich nach etwa 22 Dienstjahren. Der Unteroffizier der Bootsmannslaufbahn trägt also über 15 Jahre die gleiche Uniform; dies dürfte die längste Zeit sein, in der eine noch auf Beförderung dienende Militärperson in Deutschland keine Uniformänderung erfährt. Ihre Altersgenossen der Feldwebellaufbahn erreichen diese Stellen nach etwa 9 Jahren und nehmen so unverhältnismäßig lange ein Achtungsverhältnis zu den ersteren ein.

Die Beförderungsverhältnisse lassen sich nicht ändern, wohl aber kann man den Unteroffizieren aller Branchen nach 15 jähriger Dienstzeit oder nach dem Erhalten des Zivilversorgungsscheines eine kleine Uniformänderung gönnen, besonders da viele in

dieser Zeit schon selbständige Stellen als Bootsmann usw. auf kleinen Schiffen einnehmen. Der Dienst dieser Unteroffiziere würde hierdurch sehr erleichtert werden. Dies müssen uns die Leute, selbst bei geringen entstehenden Kosten, wert sein, falls dem gewünschten Zwecke, der Dienstfreudigkeit, gedient wird.

Eine andere Frage ist ferner die Einführung einer besonderen Verpflegung, wie sie der Unteroffizier an Land bereits genießt, vielleicht nur durch kleine Zutaten, die aus den Menagegeldern bei ganz geringen Erhöhungen von 5 bis 10 Pfennig pro Tag bestritten werden können. Leute mit besonders anstrengendem Dienste bekommen ja auch vielfach besondere Vergünstigungen in der Verpflegung, ohne daß hierdurch Schwierigkeiten entstehen. Der Hauptzweck wäre auch hier wieder der, einen Unterschied zwischen Unteroffizieren und Leuten zu schaffen.

Manches Mißvergnügen wird durch ungleiche Urlaubserteilungen erzeugt. Ein verheirateter Unteroffizier steht hierin dem älteren unverheirateten Unteroffizier zu weit vor. Weshalb soll ein alter unverheirateter Unteroffizier, der im Besitze des Zivilversorgungsscheines ist, nicht allgemein an seinen Urlaubstagen bis zum Wecken der Mannschaften an Land bleiben und sich eine Wohnung halten dürfen, um sich für seinen Zivilberuf vorbereiten zu können? An Bord ist ihm dies doch fast unmöglich. Bei falscher Ausnützung dieser Vergünstigung hat der Vorgesetzte in Entziehung dieser Erlaubnis ja wieder eine wirksame Maßregel in der Hand, ohne daß er zu strafen braucht. Diese Vergünstigungen müssen natürlich allgemein angeordnet werden, um keine Härten bei Umkommandierungen hervorzurufen. Vor allem muß aber durch stets längeren Urlaub, als den die Leute erhalten, die Stellung des Unteroffiziers gehoben werden.

Das beste Mittel für längere Kapitulationen ist natürlich das weitere Steigen der Seefahrts- und Dienstalterszulagen über die jetzige Grenze hinaus. Dies ist eine reine Kostenfrage, die sich unserer Beurteilung entzieht.

Es sind im vorstehenden einige Punkte gestreift worden, wir können aber an vielen Stellen einsetzen, um die Dienstfreudigkeit unserer Unteroffiziere zu heben und unser erfahrenes Personal uns länger zu erhalten.

In dem Aufsatze „Leichtmatrosen" wird mit Recht das Unteroffizierkorps eines Schiffes als der Träger der Tradition bezeichnet. Diese Träger der Tradition müssen aber gern auf ihren Schiffen leben und ihren Dienst mit Freude verrichten; nur so kann eine wertvolle Tradition geschaffen und erhalten werden.

Wir verlangen viel von unserem langdienenden Personal; wir können auf unser Unteroffizierkorps, gleich der Armee, stolz sein; viel hängt von seiner Tüchtigkeit und seiner Dienstfreudigkeit ab. Deshalb ist es aber auch nicht mehr als recht und billig, ihm Erleichterungen und Vergünstigungen im Rahmen der Verhältnisse zu verschaffen, die letzten Endes doch nur dem Dienste zugute kommen.

Zum Schluß sei es gestattet, einige Worte des erwähnten Aufsatzes anzuführen: „Es kommt vornehmlich darauf an, Standes- und Berufsfreudigkeit im Unteroffizierkorps so zu pflegen, daß seine Mitglieder über die Pflichtzeit hinaus dienen, denn erst der ältere, erfahrene Unteroffizier stellt in jeder Hinsicht seinen Mann, hauptsächlich in Fragen der Aufrechterhaltung der Disziplin."

v. F.

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser nahm vom 22. Juni bis 3. Juli an den Segelwettfahrten der Kieler Woche teil und war am 6. Juli bei den Eröffnungsfeierlichkeiten der Dampffähren-Verbindung zwischen Deutschland und Schweden in Saßnitz und Trelleborg zugegen, woselbst auch König Gustav von Schweden anwesend war. Am 19. Juli trat Seine Majestät auf der „Hohenzollern" (Begleitschiffe „Hamburg" und „Sleipner") die Nordlandreise an, auf der am 20. Juli in Bergen eine Zusammenkunft mit König Haakon von Norwegen stattfand.

— Hochseeflotte. Die Schiffe der Hochseeflotte, mit Ausnahme von „Hamburg", „Pfeil" und „Blitz", traten am 7. Juli die Sommerreise nach dem Nord-Atlantik durch den Kaiser Wilhelm-Kanal an. In diesem Jahre wurden nur spanische Häfen angelaufen, und zwar trafen zu ungefähr 8tägigem Aufenthalt ein: „Deutschland", „Pommern" und „Lübeck" in Bilbao; „Hannover", „Schlesien", „Mecklenburg", „Zähringen", „Wittelsbach", „Wettin", „Kaiser Karl der Große" und „Kaiser Barbarossa" in Vigo; „Preußen", „Schleswig-Holstein", „Hessen", „Elsaß" und „Stettin" in Ferrol; „Yorck", „Gneisenau", „Danzig", „Königsberg", „Roon" und „Berlin" in Villa Garcia (Arosa-Bai); „Braunschweig" und „Lothringen" in Coruña. Die Heimreise wurde am 26. Juli angetreten.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. Am 22. Juli sind die Küstenpanzerschiffe „Hildebrand", „Siegfried", „Beowulf", „Heimdall", „Hagen" und „Odin", zum Teil mit Reservisten, in Danzig in Dienst gestellt worden; sie bilden zusammen mit den bereits schon in Dienst befindlichen Stammschiffen „Aegir" und „Frithjof" das „Reservegeschwader der Ostsee" und stellen am 15. September wieder außer Dienst.

„Dresden", die im Herbst in den Verband der Aufklärungsschiffe der Hochseeflotte eintreten soll, reduzierte am 6. Juli in Wilhelmshaven die Besatzung. „Emden" stellte am 10. Juli in Danzig zu Probefahrten in Dienst.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Der Chef des Kreuzergeschwaders unternahm mit dem Flaggschiff „Scharnhorst" in Begleitung von „S 90" Anfang Juli eine Kreuzfahrt über koreanische und japanische Häfen, auf der Masampho, Miyadzu und Tsuruga angelaufen wurden. „Leipzig", die am 20. Juni in Manila die Besatzung gewechselt hatte, kam am 29. Juni in Tsingtau an und blieb dort zusammen mit „Arcona". „Iltis" kreuzte in den südchinesischen Gewässern. „Jaguar" ging Mitte Juli von Tsingtau nach Schanghai, wogegen „Tiger" von Schanghai nach Tschimulpo (Korea) ging. „Luchs" kehrte Ende Juni vom Yangtse nach Tsingtau zurück.

Afrikanische Stationen. „Seeadler" lag seit 12. Mai vor Daressalam und ging am 20. Jul nach Tanga; „Bussard" unternahm Kreuzfahrten an der Küste, die bis Madagaskar (Nossi Bé und Majunga) ausgedehnt wurden. Auf der Westküste gingen beide Kreuzer von Kapstadt und Swakopmund aus nordwärts, „Sperber" über Lüderitzbucht und St. Helena nach Duala, „Panther" über Mossamedes, St. Paolo de Loanda und Banana nach dem Kongo (Boma).

Amerikanische Station. „Bremen" ging nach vierwöchigem Aufenthalt in St. Thomas am 12. Juli nach Trinidad weiter und lief Mayaguez (Portoriko) an.

Australische Station. „Condor" ist nach kurzem Aufenthalt in Auckland wieder nach Suva (Fidji-Inseln) zurückgekehrt. „Planet" kam am 7. Juli in Matupi an und ging nach Yap weiter, wo er am 15. Juli eintraf.

Mittelmeer. „Loreley", die am 19. Juni wieder vor Konstantinopel eingetroffen war, trat am 11. Juli eine Kreuzfahrt nach dem Schwarzen Meer an, auf der zunächst Batum und Jalta angelaufen wurden. „Cormoran" hat während des etwa einmonatigen Aufenthaltes im Mittelmeer die Flagge in Mersina, Alexandrette, Ladikije, Tripoli, Beirut, Haifa und Jaffa gezeigt und am 12. Juli von Port Said die Ausreise nach der australischen Station fortgesetzt.

— Schulschiffe. Die vier Seekadetten- und Schiffsjungenschulschiffe liefen deutsche und norwegische Häfen an und werden im August die Auslandsreise, „Freya" und „Hansa" ins Mittelmeer, „Hertha" und „Victoria Louise" nach Westindien und Südamerika, antreten.

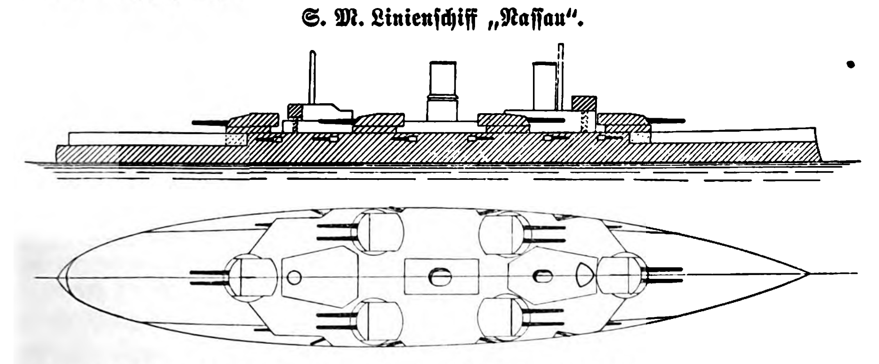
— Stapellauf. Am 10. Juli lief auf der Kaiserlichen Werft Kiel der Kleine Kreuzer „Ersatz Sperber" vom Stapel und erhielt in der vom Oberbürgermeister Wolfram vollzogenen Taufe den Namen „Augsburg". Das Schiff erhält Parsons-Turbinen. „Augsburg" wurde ebenso wie die im Juni vom Stapel gelassene „Cöln" der Marinestation der Ostsee zugeteilt.

Am 15. Juli lief auf der Werft der A. G. Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde das Flußkanonenboot „Otter" (bisher „C") vom Stapel. Es wird im Sommer 1909 fertig werden, um nach seiner Erprobung und Zerlegung auf einem Dampfer nach Ostasien geschafft und im Frühjahr 1910 in Schanghai wieder zusammengesetzt zu werden. Von der Flottille des Rechnungsjahres 1908 lief am 3. Juli das Torpedoboot „S 167" bei F. Schichau, Elbing, vom Stapel.

— „Nassau"-Klasse. Über die Schiffe der „Nassau"-Klasse, von denen „Nassau" und „Westfalen" voraussichtlich zum Herbst 1909 zu Probefahrten in Dienst stellen, um darauf in die Hochseeflotte eingereiht zu werden, bringt „Nauticus 1909" einige Angaben. Danach haben diese Schiffe eine Länge von 137,7 m, eine größte Breite von 27,1 m und einen Konstruktionstiefgang von 8,1 m, bei einer Wasserverdrängung von ungefähr 18 500 Tonnen. Die drei stehenden Dreifach-Expansionsmaschinen sollen den Schiffen bei etwa 20 000 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von über 19 kn geben. Der Dampf wird von 12 engrohrigen Marinekesseln geliefert. Der normale Kohlenvorrat beträgt 950, der Gesamtkohlenbunkerinhalt 2700 Tonnen. Die Armierung besteht aus zwölf 28 cm-SK in 6 Doppeltürmen, von denen sich auf den beiden Seiten je zwei, auf dem Vor- und Achterdeck je einer befinden, zwölf 15 cm-SK in Kasemattaufstellung und sechzehn 8,8 cm-SK.

Die Geschützaufstellung ist aus der nachstehenden Skizze ersichtlich.

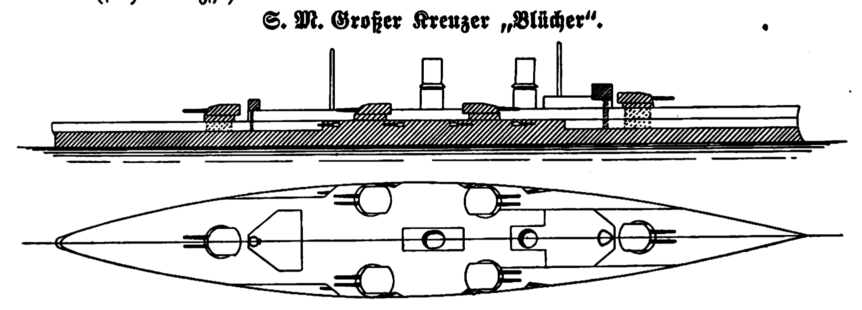
S. M. Linienschiff „Nassau".



S. M. S. „Blücher" hat nach derselben Quelle bei einer Länge von 152 m, einer größten Breite von 24,5 m und einem Konstruktionstiefgang von 8 m ein ungefähres Deplacement von 15 500 Tonnen. Er ist der letzte Große Kreuzer unserer Marine, der

noch mit Kolbenmaschinen ausgerüstet wird. Mit drei Dreifach-Expansionsmaschinen von insgesamt 32 000 Pferdestärken soll er über 24 kn laufen. Der normale Kohlenvorrat ist auf 900, der Gesamtbunkerinhalt auf etwa 2300 Tonnen bemessen. Die Armierung besteht aus zwölf 21 cm-SK in 6 Doppeltürmen von gleicher Anordnung wie bei den Linienschiffen der „Nassau"-Klasse, acht 15 cm-SK in Kasemattaufstellung und sechzehn 8,8 cm-SK (siehe Skizze).

S. M. Großer Kreuzer „Blücher".



— Torpedoboote. Von den 12 Torpedobooten des Etats für 1909 sind 2 an die Germaniawerft („G 174" und „G 175"), 4 an F. Schichau, Elbing („S 176" bis „S 179") und 6 an Vulcan, Stettin („V 180" bis „V 185"), vergeben. Die Boote erhalten sämtlich Turbinenantrieb, und zwar die „V"-Boote System der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (Curtis), die „S"-Boote System Schichau und die „G"-Boote System Parsons.

— Ausrangierung. Durch Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 26. Mai sind die Schulschiffe „Charlotte" und „Ulan" aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen; ferner durch Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 28. Juni die Panzerkanonenboote „Wespe", „Viper", „Camäleon" und „Salamander".

— Werften. Die Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Vulcan hat ihre Hamburger Niederlassung Anfang Juni eröffnet und den Werftbetrieb aufgenommen. Als erster Neubau wurde ein Schwimmdock von 35 000 Tonnen Tragfähigkeit für eigene Rechnung in Bau genommen.

Auf der Werft der Flensburger Schiffbaugesellschaft lief am 10. Juli der für die Belgisch-Skandinavische Dampfschiffahrtsgesellschaft A.-G., Antwerpen, erbaute Dampfer „Minister Helleputte", Tragfähigkeit 3200 Tonnen, vom Stapel.

— Seemannshaus. Die Gesellschaft „Seemannshaus für Unteroffiziere und Mannschaften der Kaiserlichen Marine" hielt am 10. Juni in Kiel ihre 15. ordentliche Generalversammlung ab. Aus dem Kassenbericht für 1908 ergibt sich, daß die im Berichtsjahre gemachten Zuwendungen an die Gesellschaft 55 223,55 Mark betragen. Die Einnahmen bezifferten sich auf 267 182,57 Mark, die Ausgaben auf 62 712,01 Mark, die Aktiva der Gesellschaft betragen 628 625,77 Mark, die Passiva 233 300 Mark. Se. Majestät der Kaiser hat auch in diesem Jahre der Gesellschaft den Betrag von 10 000 Mark überweisen lassen; eine besondere Unterstützung erfuhren die Zwecke der Gesellschaft durch die Zuweisung des Überschusses der Schiffbauausstellung in Berlin in Höhe von 130 000 Mark. Außer den bereits bestehenden Seemannshäusern in Kiel, Wilhelmshaven und Tsingtau wird ein solches in Sonderburg eingerichtet; ferner ist die Gründung von Seemannsheimen in Daressalam und Apia in Aussicht genommen.

— Deutscher Schulschiffsverein. In Nürnberg fand unter dem Vorsitze des Großherzogs von Oldenburg und in Gegenwart des Prinzen Rupprecht von Bayern die Gründung des Bayerischen Landesverbandes des Deutschen Schulschiffsvereins statt. Prinz Rupprecht übernahm das Ehrenpräsidium.

— Dampffähre Saßnitz—Trelleborg. Die am 7. Juli dem Verkehre übergebene Dampffährverbindung zwischen Saßnitz und Trelleborg ist ein gemeinsames Unternehmen der preußischen und der schwedischen Regierung, die hierdurch ein Mittel zur Verbindung ihrer beiderseitigen Eisenbahnnetze geschaffen haben, daß nicht nur den Verkehr durchgehender Personenwagen von Berlin nach Stockholm, Gothenburg und Christiania gestattet, sondern insbesondere für den Güteraustausch zwischen beiden Ländern von weittragender Bedeutung zu werden verspricht.

Von deutscher Seite werden die Fährdampfer „Preußen" und „Deutschland" (erbaut beim Vulcan, Stettin), von schwedischer Seite „Koning Gustaf V" (Lindholmen Werft, Gothenburg) und „Drottning Victoria" (Swan Hunter & Wigham Richardson, Walker on Tyne) gestellt. Diese Fährdampfer sind die größten Europas und die schnellsten der Welt. Bei einer Länge von 112,5 m, einer Breite von 16,5 m und einem Tiefgang von 4,9 m haben sie ein Deplacement von 4200 Tonnen; zwei Dreifach-Expansionsmaschinen von 5400 indizierten Pferdestärken geben ihnen eine Geschwindigkeit von 16,5 kn, so daß sie die 65 sm lange Strecke Saßnitz—Trelleborg in etwa 4 Stunden zurücklegen. Sie haben völlig das Aussehen von Seeschiffen, da die Eisenbahnzüge nicht, wie sonst üblich, an Deck, sondern im Innern der Schiffe untergebracht werden, wo auf zwei Schienensträngen von je etwa 80 m Länge Raum für acht große D-Wagen oder achtzehn Güterwagen vorhanden ist.

— Suez-Kanal. Nach dem Bericht der Suez-Kanal Verwaltung für 1908 passierten den Kanal im Berichtsjahre insgesamt 3795 Schiffe mit einem Raumgehalt von 13 633 283 Netto-Reg. Tonnen und von 19 110 831 Brutto-Reg. Tonnen, gegen 4267 Schiffe mit 14 728 434 Netto- und 20 551 982 Brutto-Reg. Tonnen im Jahre 1907. Es ist also ein Rückgang im Verkehr zu verzeichnen gewesen, an dem in erster Linie die englische Handelsmarine beteiligt ist, deren Anteil von 9 495 868 auf 8 302 802 Netto-Reg. Tonnen oder von 64,5 auf 60,9 Prozent gefallen ist. Dagegen hatte der deutsche Schiffsverkehr eine geringe Zunahme, von 2 253 651 auf 2 310 507 Netto-Reg. Tonnen oder von 15,3 auf 16,9 Prozent, aufzuweisen. Auf diese beiden den Kanal am stärksten benutzenden Nationen folgen Frankreich mit 815 120 Tonnen (6 Prozent), die Niederlande mit 743 980 Tonnen (5,5 Prozent), Österreich-Ungarn mit 387 546 Tonnen, Japan mit 286 456 Tonnen und Rußland mit 251 820 Tonnen netto.

Unter den deutschen Reedereien steht die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa" mit 767 500 Tonnen in erster Reihe; darauf folgen der Norddeutsche Lloyd mit 533 000 Tonnen, die Hamburg—Amerika Linie mit 398 300 Tonnen, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 259 100 Tonnen und die Deutsche Ost-Afrika Linie mit 178 400 Tonnen netto.

Unter den internationalen Schiffahrtslinien steht die Peninsular and Oriental Line an erster, die „Hansa" an vierter, der Norddeutsche Lloyd an sechster Stelle, die Hamburg—Amerika Linie an achter, die Deutsch—Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft an 16. und die Deutsche Ostafrika Linie an 22. Stelle.



England. Die Angriffe auf Regierung und Admiralität wegen der Flottenpolitik dauerten auch im letzten Monat fort. Von der Opposition wurde Ende Juni in der Presse die Behauptung aufgestellt, die Admiralität habe bereits im Mai 1906 von der geplanten Erweiterung der Kruppschen Werke Kenntnis erhalten, und nicht erst im Herbst 1908, wie von den Regierungsvertretern im Parlament angegeben. Der Erste Lord der Admiralität gab auf Anfragen im Unterhause zu, daß die erste Nachricht bereits im Mai 1906 eingegangen sei. An der Absicht, die 4 Eventual-Dreadnoughts in diesem Jahre nicht in Bau zu geben, hält die Admiralität fest. Sie findet für ihr Verhalten

eine gewisse Unterstützung durch Admiral Lord Beresford, der sonst die Marinepolitik der letzten Jahre verurteilt, aber bis zum Jahre 1914 außer den Schiffen des diesjährigen Programms nur 10 „Dreadnoughts" zu bauen für nötig hält, um ein genügendes Übergewicht zu erhalten, allerdings die 4 Eventual-Dreadnoughts sofort auf Stapel gelegt haben will. Lord Beresford legte seine Ansicht über das Flottenbauprogramm in der Marinepolitik in einer Rede vor der Londoner Handelskammer am 30. Juni dar. Er fordert außer den 10 Linienschiffen einschl. der 4 Zusatzschiffe des diesjährigen Etats 18 Kreuzer 2. Klasse, 18 Kreuzer zum Handelsschutz, 24 Hochseetorpedobootzerstörer („anti-destroyers, a new class of vessels"), 52 Torpedobootzerstörer, 4 Schwimmdocks, Auffüllung von Vorräten, Kohlen und Munition, Wiederherstellung der überseeischen Stützpunkte, eine Personalvermehrung um 16 000 Köpfe. Fertigstellung bis Ende März 1914. Kosten des ganzen Programms 1100 bis 1200 Millionen Mark. (In einer Zuschrift an die „Times" ergänzt Lord Beresford seine Angaben dahin, daß die für die nächsten 4 Jahre aufzuwendenden Kosten für Neubauten, Geschütze, Munition und sonstige Vorräte für sein Programm und das jetzt in Ausführung begriffene zusammen durchschnittlich jährlich 340 bis 400 Millionen Mark betragen würden.) Aus der Rede ist weiter der auf Deutschland bezügliche Abschnitt bemerkenswert. Als 1900 das deutsche Flottengesetz eingebracht wurde, habe niemand geglaubt, daß es je ausgeführt werden würde. Da es aber doch ausgeführt wurde, und zwar in gründlicher, systematischer und rationeller Weise, so sei für England Grund für eine gewisse Befürchtung gegeben, zumal da die deutschen Flottenausgaben als Versicherungsprämie zu dem Überseehandel und der Küstenausdehnung in keinem Verhältnis ständen. Im übrigen sei das aber eine rein deutsche Angelegenheit, es sei Deutschlands gutes Recht, sich die für erforderlich gehaltene Flotte zu bauen, protestieren müsse er nur gegen die unwürdige und lächerliche Situation, in die sich England durch die Anregung einer Rüstungseinschränkung und durch die Flottenpanik gebracht habe. Den jetzigen Wettlauf im „Dreadnought"-Bau habe England selbst verschuldet.

Viele ältere Admirale (Richards, Bridge, Fremantle, Hamilton, Fitzgerald) stimmen in Zuschriften an die Presse den Ausführungen Beresfords bei. Dagegen sind die Ansichten der Presse sehr geteilt. Die oppositionellen Blätter begrüßen die Rede freudig. „Standard" ist einverstanden und verlangt aufs neue einen two-to-one standard gegen Deutschland; „Times" ist zu den einzelnen Punkten sehr zurückhaltend, meint aber, daß die Rede zur Erreichung des gehofften Zweckes beitragen werde; „Daily Graphic" hofft, daß die sensationelle Rede eine der erwarteten gerade entgegengesetzte Wirkung haben werde; „Westminster Gazette" findet sie ganz unverständlich; „Daily News" will wenigstens versuchen, den Redner ernst zu nehmen. Heftige Angriffe gegen Lord Beresford bringen „Daily Mail" und die übrigen Blätter der Harmsworth-Presse.

Im Unterhause erklärte Mr. McKenna auf die Anfrage, ob die Regierung den two-Power standard fallen lassen und ein Verhältnis von 66 zu 41 Linienschiffen gegenüber der nächststärksten Macht annehmen wolle, daß er der Erklärung des Premierministers vom Mai nichts hinzuzufügen habe. — Deutschland werde im März 1914 16 „Dreadnoughts" und 5 „Invincibles" haben, wenn das Bauprogramm nicht geändert oder schneller ausgeführt werde; um zu demselben Zeitpunkte 26 derartige Schiffe zu haben, müsse England noch 10 Schiffe bauen. Es sei aber nicht erforderlich, die 4 Zusatzschiffe noch in diesem Rechnungsjahre zu beginnen.

In einer Sitzung des Parliamentary Navy Committee wurde der Zusammenschluß der Navy League und der Imperial Maritime League zu einem großen Verein empfohlen, der ohne parteipolitische Nebenzwecke die eine große Aufgabe der Förderung des Flottengedankens mit besonderem Erfolg werde erfüllen können. Ferner wurde beschlossen, an der Auffassung des two-Power standard plus 10 per cent im Sinne der bedingungslosen Einrechnung der beiden nächststärksten Seemächte festzuhalten und die einschränkende Auslegung der Regierung zu verwerfen.

Im Oberhause erklärte Lord Roberts bei der zweiten Lesung der National Service (Training and Home Defence) Bill, durch die allen im Vereinigten Königreich ansässigen männlichen britischen Untertanen im Alter von 18 bis 30 Jahren die Verpflichtung zum Dienst in der Territorialarmee auferlegt wird, daß England nur bei Einführung der allgemeinen Wehrpflicht den Anforderungen eines großen Krieges gerecht werden könne. Bei dem jetzigen System könnten kaum mehr als 100 000 Mann regulärer Truppen zu überseeischen Expeditionen verwendet werden. Die Territorialarmee von 315 000 über das ganze Land verteilten und fast unausgebildeten Truppen könne einer Invasionsarmee von etwa 150 000 Mann kaum ernstlichen Widerstand entgegensetzen. Die Bill wurde sowohl von den Regierungsvertretern, die in ihr eine Verurteilung der Haldaneschen Territorialarmee sahen, als von Vertretern der unionistischen Partei als noch nicht durchführbar bekämpft, fand aber doch so viel Anhänger, daß ein Antrag von Lord Northumberland: „That this House fully recognizes the need of a Home Army amply sufficient to secure the country against all risk from invasion, and the advantage of giving to as large a part of the population as possible a sound groundwork of military training, but it is not prepared to proceed further with a measure which, while involving unknown demands upon the national resources, would supersede the system accepted as sufficient by the military advisers of his Majesty's Government", nur eine Majorität von 20 Stimmen fand, 123 gegen 103. Lord Roberts und die Vertreter der allgemeinen Wehrpflicht können mit dem Resultat dieser Debatte, die von Lord Ampthill als „a sort of reconnaissance in force" bezeichnet wurde, zufrieden sein. Daß die Idee der allgemeinen Wehrpflicht in England immer mehr an Boden gewinnt, ist zweifellos, zumal da viele, wie der Bishof of Exeter, in ihr das beste Mittel sehen, die physischen und moralischen Eigenschaften des Volkes für den Kampf auf dem wirtschaftlichen Gebiete zu stählen, und nicht nur ein Abwehrmittel gegen die Invasion.

Der Pressekongreß wurde Ende vorigen Monats geschlossen mit Reden ähnlich den Eröffnungsreden, wenn auch ruhigeren Inhalts, nachdem der Zweck erreicht war. Nach den bisherigen Presseäußerungen wird es der Regierung auf der Imperial Defence-Conference im Herbst nicht schwer werden, ihr Programm, die Kolonien mehr als bisher zur Reichsverteidigung heranzuziehen, den Vertretern der Kolonien annehmbar zu machen. Der Commonwealth hat Lord Kitchener mit Zustimmung des englischen Kriegsministeriums eingeladen, ihm bei der Organisation der Streitkräfte Australiens mit Rat zur Seite zu stehen. Der Beschluß der Pressekonferenz, eine Verbilligung der Kabelraten durchzusetzen, wird von betreffenden Regierungen in wohlwollende Erwägung gezogen. Die Regierung des Commonwealth beabsichtigt, sich gesetzmäßig das Recht zu verschaffen, im Kriege und sonstigen Dringlichkeitsfällen die in Australien landenden Kabel unter eigene Kontrolle zu nehmen.

Die Beratungen über die noch ausstehenden Kapitel des diesjährigen Marineetats haben bei dem Kapitel Bauten am 1. Juli wieder ihren Anfang genommen, doch wird das wichtigste Kapitel erst in der letzten Juliwoche zur Verhandlung kommen. Der Zivillord, Mr. Lambert, teilte bei der Verteidigung der Position mit, daß der Bau der neuen Einfahrt in Portsmouth wegen des schon morschen Mauerwerks des Hafens auf Schwierigkeiten gestoßen sei, die aber jetzt überwunden seien, so daß die Einfahrt in vier Jahren fertiggestellt werde; für jede Woche einer früheren Fertigstellung erhalte die Baufirma £ 400. Der Bau von zwei großen Schwimmdocks für „Dreadnought"-Schiffe an der Ostküste sei jetzt beschlossen, nachdem die Admiralität sich von deren Verwendbarkeit in den Fluthäfen überzeugt habe. Die Schwimmdocks würden aber nur eine Haltbarkeit von 40 Jahren haben. Die Verhandlungen zur Ermietung des Imminghambassins und Docks in Hull seien fehlgeschlagen. Bezüglich der Docks in der Tyne sehe die Admiralität Vorschlägen der dortigen großen Firmen entgegen. Das neue große Dock in Haulbowline werde April 1910 fertig sein. Mr. Lee, der frühere Zivillord, machte der

Admiralität Vorwürfe wegen des langsamen Vorgehens mit Hafen- und Dockbauten an der Ostküste, das dadurch veranlaßt sei, daß die Regierung das System der Anleihen verlassen habe, und hoffte, daß die Regierung nicht die Versuche aufgeben werde, Privatdocks durch Subvention für die Marine verfügbar zu machen. Mr. McKenna schob die Schuld an der Verzögerung im Ausbau von Rosyth der unionistischen Regierung zu und erwähnte, daß die Admiralität neben dem Bau von Schwimmdocks auch den von Trockendocks an der Ostküste erwäge.

— Personal. Die Captains Moggridge und Bacon wurden zu Kontreadmiralen ernannt. Die Juli-Beförderung erstreckte sich auf 12 Commanders, 22 Lieutenants und 26 Sublieutenants und hielt sich in den üblichen Grenzen.

Der langjährige Befehlshaber der Königlichen Yacht, Kontreadmiral R. Keppel, wurde an Stelle des Kontreadmirals Fisher zum zweiten Admiral in der Atlantikflotte ernannt und erhielt als Nachfolger den Captain Norman C. Palmer.

Admiral superintendent über die auf Privatwerften in Bau befindlichen Schiffe wurde Kontreadmiral C. Hope Robertson an Stelle von Vizeadmiral Thomas MacGill.

Oberwerftdirektor in Chatham wird Kontreadmiral Ommaney, Oberwerftdirektor in Gibraltar Kontreadmiral Sir James Goodrich.

Die Neufundland Naval Reserve soll nach Angabe des Premierministers Sir Edward Moris über 1000 Mann betragen; die Leute sollen nach 24 Stunden zur Besatzung von Schiffen verfügbar sein.

Nach dem Bericht über die Disziplin an Bord im Jahre 1908 wurden 219 Vergehen kriegsgerichtlich abgeurteilt. Es befanden sich darunter: 87 Fälle von Angriffen gegen Vorgesetzte, 17 Fälle von grober Achtungsverletzung, 14 Fälle von Gehorsamsverweigerung, 48 Fälle von Diebstahl und Hehlerei. An Disziplinarstrafen wurden 119 247 verhängt, davon 108 200 kleinere. Ein Vergleich mit den Berichten der letzten Jahre ergibt, daß die Zahl der schwereren Vergehen bis 1906 sich bei zunehmendem Mannschaftsbestande auf nahezu gleicher Höhe gehalten hat und daß sie in den letzten beiden Jahren bei gleichbleibendem Bestande abgenommen hat. Die Disziplinarstrafen sind in stetiger Abnahme begriffen.

— Flottenmanöver. Das große am 29. Juni begonnene strategische Manöver fand nach gelungener Vereinigung der blauen und weißen Flotte mit einer Entscheidungsschlacht am 4. Juli abends einen vorzeitigen Abschluß. Es schlossen sich daran getrennte taktische Übungen der Heimat- und Atlantikflotte. Die mobilisierten Verbände und Schiffe kehrten so rechtzeitig in die Heimatshäfen zurück, daß sie am 16. Juli demobilisiert werden konnten. Besondere Havarien kamen während der Übungen nicht vor, abgesehen von der Kollision des Kreuzers „Sappho" mit dem Dampfer „Sappho" am 19. Juni bei Beachy Head, wobei der Kreuzer schwer havariert und im Hafen von Dover auf Strand gesetzt wurde, nach vorläufiger Reparatur in Sheerneß aber wieder an den Manövern teilnahm. Die Manöver werden an der Hand der in der Fachpresse erschienenen Veröffentlichungen in dem nächsten Monatshefte einer kurzen Besprechung unterzogen werden.

— Flottentätigkeit. Die aktiven Verbände der Heimatflotte mit den zugehörigen Kreuzergeschwadern und Torpedobootsflottillen gingen nach Beendigung der taktischen Übungen zusammen mit der Atlantikflotte von Berehaven nach der Themse, um den Bewohnern der City Gelegenheit zu geben, den Kern der für die heimische Verteidigung bestimmten Seestreitkräfte zu besichtigen und deren Interesse für die Flotte weiter zu steigern. In der Zeit vom 18. bis 20. Juli waren in der Themse von der Reede von Sheerneß bis zur London Bridge 150 Kriegsfahrzeuge vor Anker: 24 Linienschiffe, 16 Panzerkreuzer, 10 geschützte Kreuzer, 4 Scouts, 55 Torpedobootzerstörer und Torpedoboote, 35 Unterseeboote, 6 Hilfsschiffe. Am 31. Juli wird der König eine Revue über die gleichen Flottenteile vor Cowes abhalten.



Die Schiffe der III. und IV. Division der Heimatflotte kehrten am 15. Juli in ihre Heimatshäfen zurück, wo die der ersteren am 16. ihre Auffüllungsmannschaften abgaben; die Schiffe der IV. Division behielten sie noch eine Woche länger an Bord, abgesehen von den Reservisten und den für die Schule und andere Zwecke notwendigen Leuten. Die Portsmouth-Torpedobootflottille blieb zur Teilnahme an Hafenverteidigungsübungen zunächst voll besetzt. Das Flaggschiff der Portsmouth-Division, „Jupiter", wurde zur Begrüßung des Präsidenten Fallières nach Havre gesandt.

Die Atlantikflotte. Die Flotte wird nach Teilnahme an der Themse- und Cowes-Revue von Berehaven aus die Gefechtsschießübungen erledigen. Die Linienschiffe „Russell" und „Cornwallis" bleiben bis zur Cowes-Revue beim Verbande. „Cornwallis" geht nach der Revue zur Reparatur nach Gibraltar. Auf dem Flaggschiff „Prince of Wales" wurde durch Platzen eines Kesselrohrs ein Mann getötet und mehrere verletzt.

Die Mittelmeerflotte. Nach Beendigung des strategischen Manövers wurden die Schiffe in die Heimatshäfen detachiert, um den Besatzungen einen 5tägigen Urlaub zu geben; danach kehrte der Verband ins Mittelmeer zurück. Das in Malta zurückgebliebene Linienschiff „Duncan" hat seine Reparatur beendet, in der Aranci-Bucht Schießübungen erledigt und ist dann nach Kreta gegangen. Die fast gänzliche Entblößung des Mittelmeeres von Seestreitkräften während der Manöver hat wegen der gleichzeitigen gespannten politischen Verhältnisse im östlichen Mittelmeerbecken zu einer Interpellation der Regierung im Unterhause Veranlassung gegeben.

Auswärtige Stationen. Das ostasiatische Geschwader befand sich in nordchinesischen und koreanischen Gewässern. Die chinesische Regierung soll an die englische eine Anfrage wegen Rückgabe von Weihaiwei gegen Entschädigung gerichtet haben, um aus Weihaiwei wieder einen Kriegshafen zu machen. Die Höhe der von der englischen Regierung geforderte Entschädigungssumme soll den Plan zu Fall gebracht haben.

Das Flaggschiff der australischen Station, der große geschützte Kreuzer „Powerful", hat infolge eines Risses in der Backbord-Kurbelwelle eine längere Reparatur in Sydney durchzumachen; die neue Kurbelwelle muß aus England geschickt werden.

— Schiffsbauten. Der Marine-Korrespondent der „Morning Post" berichtet, daß die neuen englischen Linienschiffe eine Armierung von zehn 34,3 cm-Geschützen erhalten sollen. Aufstellung der Türme: 3 auf der Mittschiffslinie, 2 seitlich diagonal gegeneinander, der 4. Turm feuert über den achtersten. Die Aufbauten und Schornsteine gestatteten das Feuern aller 5 Türme nach beiden Seiten. Geschoßgewicht des neuen Geschützes 680 kg. Schiffsgeschwindigkeit wahrscheinlich 23 kn. An Stelle der 10,2 cm-SK, die eine Schwäche der früheren Schiffe bedeuteten, würde wahrscheinlich das 15 cm-Geschütz eingeführt werden. „Neptune" und die Schiffe der „Hercules"-Klasse erhielten das neue Geschütz noch nicht, sondern noch 30,5 cm, aber die Anordnung der Türme würde die gleiche sein.

Diese Nachricht wird nach „Western Daily Mercury" in Werftkreisen nicht geglaubt. Die Admiralität werde kein neues Kaliber einführen, bevor es nicht auf dem Schießplatze eingehend erprobt sei. Dagegen werden die Schiffe insofern von den bisherigen „Dreadnoughts" abweichen, als sie Mittelartillerie — „a fully-fledged secondary armament, not a mere anti-torpedo battery" — erhalten, und zwar 15 cm-SK des neuesten Modells.

Über die Termine der beabsichtigten Fertigstellung der im Bau befindlichen Linienschiffe machte Mr. McKenna im Unterhause folgende Angaben: „St. Vincent" Dezember 1909, „Collingwood" Februar 1910, „Vanguard" März 1910, „Neptune" Januar 1911. Die Termine für die beiden letztgenannten werden innegehalten werden, dagegen ist für die beiden ersteren eine Verzögerung zu erwarten.

Die Armierung der beiden Kleinen Kreuzer „Blanche" und „Blonde" wird aus zehn 10 cm-SK bestehen, an Stelle von sechs Geschützen desselben Kalibers auf „Boadicea"

und „Bellona“. Es ist wiederholt darauf hingewiesen worden, daß die brasilianischen Scouts bei ungefähr dem gleichen Deplacement eine Armierung von zehn 12 cm-SK haben.

Der Kleine Kreuzer „Blanche“ soll am 11. November vom Stapel laufen.

Der Kleine Kreuzer „Boadicea“ soll bei voller Belastung bedeutend tiefer gehen, als bei der Konstruktion angenommen wurde.

Die Probefahrten des Kleinen Kreuzers „Bellona“ werden im September stattfinden, damit das Schiff noch vor Ende 1909 dienstbereit ist.

— Ausrangierte Schiffe. Die ausrangierten und bei der Motherbank verankerten Linienschiffe „Centurion“ und „Barfleur“ werden vorläufig nicht verkauft werden. Dagegen wurden verkauft die alten Linienschiffe „Thunderer“ für £ 19 500, „Anson“ (1886) und „Benbow“ (1886) für je £ 21 200.

— Artillerie. Das alte Linienschiff „Edinburgh“ soll als Scheibe für die „Dreadnought“-Schiffe hergerichtet werden.

Über Schießleistungen bei den Gunlayer-Preisschießen in der Heimatflotte siehe die nebenstehende Tabelle.

— Torpedowesen. Die Torpedobootzerstörer des diesjährigen Programms sollen 900 Tonnen groß werden.

Mr. McKenna erklärte im Unterhause, daß es zur Zeit nicht beabsichtigt sei, mehr Boote des „Swift“-Typs zu bauen.

Als erster der Zerstörer des Bauprogramms 1907/08 hat „Nubian“ die Probefahrten mit befriedigendem Resultat erledigt.

Die Bergung des vor Dungeneß gesunkenen Torpedobootzerstörers „Blackwater“ ist als aussichtslos aufgegeben worden.

— Unterseeboote. Auf der Reise der Torpedoboots- und Unterseebootsflottille vom Humber nach Sheerneß in Begleitung des Kreuzers „Bonaventure“ wurde „C 11“ in der Nacht vom 14./15. Juli vom Dampfer „Eddystone“ in der Höhe von Happisburgh Feuer übergefahren und sank. Das Boot ging sofort unter mit 13 Mann der Besatzung, 2 Offiziere und 1 Mann wurden gerettet. Das Heben des Bootes ist bis jetzt erfolglos versucht. Der Dampfer fuhr in den Verband der Unterseeboote hinein, beim Ausweichen kollidierte „C 16“ und „C 17“, „C 17“ erlitt so schwere Havarien, daß es von „Bonaventure“ in Schlepp genommen werden mußte.

Auf „C 26“ wurden durch eine Petrol-Explosion am 23. Juni drei Mann schwer verletzt.

— Minenwesen. Der geschützte Kreuzer „Najad“ und „Intrepid“ werden zum Minenlegen eingerichtet, die kleinen Kreuzer „Tribune“, „Pique“, „Melampus“, „Rainbow“, „Retribution“ sind hierzu in Aussicht genommen.

Für Förderung des Minenwesens wurde eine Kommission von drei Offizieren eingesetzt. In Sheerneß, Rosyth, Portsmouth, Devonport sollen je zwei Fischdampfer als Stamm einer Minensuchdivision stationiert werden. Eine größere Anzahl Fischdampfer soll subventioniert werden und die nötigen Minensucheinrichtungen an Bord stets mit sich führen.

— Häfen und Werften. Der Zivillord der Admiralität teilte im Unterhause mit, daß 2 Schwimmdocks für „Dreadnoughts“ gebaut werden, hauptsächlich wegen der Möglichkeit, sie dort zu verwenden, wo sie gerade gebraucht werden. Nach der „Times“ soll eins in Medway, das zweite in Portsmouth stationiert werden. Tragfähigkeit 35 000 Tonnen, Kosten je 4 Millionen Mark.

Pembroke soll Station einer Flottille von 20 älteren Torpedobootzerstörern zum Schutz des Bristol-Kanals werden als Teil der Küstentorpedobootsflottillen. Gerüchtweise verlautet, daß Messrs. Swan Hunter ein Schwimmdock für die Tyne bei Jarrow Stake bauen wollen.

Schiff	30,5 cm		23,4 cm		19 cm		15 cm		10,2 cm		7,6 cm		5,7 cm		4,7 cm	
	Schuß	Treffer	Schuß	Treffer	Schuß	Treffer	Schuß	Treffer	Schuß	Treffer	Schuß	Treffer	Schuß	Treffer	Schuß	Treffer
„Dreadnought"	47	34	—	—	—	—	—	—	—	—	280	170	—	—	—	—
„Africa"	19	7	31	19	—	—	69	35	—	—	101	76	—	—	160	72
„Bellerophon"	30	22	—	—	—	—	—	—	119	67	—	—	—	—	—	—
„Cochrane"	—	—	47	33	36	15	—	—	—	—	—	—	—	—	261	118
„Defence"	—	—	19	9	94	54	—	—	—	—	199	75	—	—	—	—
„Indomitable"	40	16	—	—	—	—	—	—	106	77	—	—	—	—	—	—
„Inflexible"	—	—	—	—	—	—	—	—	143	109	—	—	—	—	—	—
„Invincible"	—	—	—	—	—	—	—	—	140	85	—	—	—	—	—	—
„King Edward VII"	18	8	36	26	—	—	75	39	—	—	143	89	—	—	166	115
„Mars"	13	2	—	—	—	—	76	36	—	—	—	—	—	—	—	—
„Sapphire"	—	—	—	—	—	—	—	—	69	16	89	33	—	—	—	—
„Shannon"	—	—	21	7	87	38	—	—	—	—	183	114	—	—	—	—
„Blenheim"	—	—	—	—	—	—	24	4	—	—	39	22	69	26	—	—
„Minotaur"	—	—	17	12	97	47	—	—	—	—	190	153	—	—	—	—
„Isis"	—	—	—	—	—	—	45	16	—	—	82	31	—	—	—	—
„Bulwark"	12	6	—	—	—	—	85	49	—	—	141	88	—	—	70	34
„Formidable"	12	2	—	—	—	—	59	28	—	—	—	—	—	—	—	—
„Lord Nelson"	14	5	46	18	—	—	—	—	—	—	269	175	—	—	—	—
„Implacable"	12	2	—	—	—	—	81	23	—	—	164	91	—	—	62	29
„Irresistible"	16	6	—	—	—	—	81	32	—	—	157	74	—	—	58	18
„Dido"	—	—	—	—	—	—	75	45	—	—	58	27	—	—	—	—
„Britannia"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128	82	—	—	150	86
„Pathfinder"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90	52	—	—	85	16

Die Ermietung eines Teils des Dundee-Hafens als Station für eine Unterseebootsflottille ist perfekt geworden.

An dem Bau von Rosyth sind jetzt 415 Arbeiter beschäftigt.

— Funkspruchwesen. Die Funkspruchstation bei Rosyth wird Ende 1909 fertiggestellt sein.



Vereinigte Staaten von Amerika. Die militärische Tätigkeit der Flotte hat auch während des verflossenen Monats ziemlich brach gelegen, weil die Überholungs- und Umänderungsarbeiten auf den Schiffen sich länger hinausgezogen haben, als früher angenommen wurde, so daß Übungen der Atlantischen Flotte vor dem Unabhängigkeitsfeste am 4. Juli nicht mehr stattfinden konnten, wie dies urspünglich beabsichtigt war. Dahingegen nahmen die Arbeiten an der Reorganisation der Verwaltung ihren Fortgang, ohne bisher zum Abschluß gekommen zu sein, so daß man sich ein klares Bild darüber noch nicht machen kann. Auch sonst scheinen durch den Personenwechsel in den leitenden Stellen Änderungen im Dienstbetriebe bedingt zu werden. So hat der Marinesekretär auf Vorschlag des neuen Chefingenieurs der Marine die erst vor kurzem erlassene Verfügung, nach welcher Konstruktionsingenieure auf der technischen Hochschule zu Boston ausgebildet werden sollten (vgl. Juniheft, Seite 717), wieder aufgehoben und statt dessen eine „school of marine engineering“ im Anschlusse an die Marineakademie zu Annapolis errichtet. Zu dem Unterricht auf dieser Schule, deren Kursus 2 Jahre dauern soll, werden jährlich zehn geeignete Seeoffiziere kommandiert, die wenigstens 3 Jahre Seedienstzeit besitzen und den Rang des Korvettenkapitäns noch nicht erreicht haben. Nach Absolvierung des zweijährigen Kursus werden sie zunächst für kurze Zeit am Lande beschäftigt und dann auf der Flotte verwendet. Aus diesen Offizieren werden nach zweijähriger praktischer Verwendung bis auf weiteres jährlich zwei, die sich dazu melden, als „designing engineers“ ausgesucht. Ihnen wird noch Gelegenheit zu weiterer fachwissenschaftlicher Ausbildung gegeben werden; ihre spätere Verwendung erfolgt nur in Landstellungen, sie werden aber mit ihren Altersgenossen im Seeoffizierkorps nach besonderen Prüfungen weiterbefördert. Die Etatszahl dieser Konstruktionsingenieure ist vorläufig auf 20 festgesetzt.

Neben der Reorganisation in Verwaltung und Dienstbetrieb nimmt die Frage der Flottenstützpunkte einen breiten Raum in den Erörterungen der Fachzeitschriften ein. Es wurde schon früher auf einen Aufsatz des Kommodore Beehler im Junihefte der „Proceedings of the U. S. Naval Institute“ über „The Navy and coast defense“ hingewiesen, worin der Verfasser für den Ausbau von Key West als Flottenstützpunkt zur Beherrschung der westindischen Gewässer und des Zuganges zum Panamakanal eintritt. Seine weiteren Forderungen gehen dahin, daß die Union vier gesonderte Flottenabteilungen, für die atlantische und die pazifische Küste sowie für Westindien und und die Philippinen, im Dienst halten müßte. Diese Formationen könnten zwar zu zwei Hauptflotten vereinigt werden (grouped), müßten aber organisatorisch in der Weise erhalten bleiben, daß sie sich gegebenenfalls durch den Panamakanal unterstützen könnten, wobei dann aber der Schutz der geschwächten Seite nicht gewährleistet bliebe. Als Stützpunkte für diese Formationen sollen dienen:

1. die Chiriqui-Lagune, 120 sm von Colon, zum Schutze des Panamakanals.
2. Puget Sound für den nördlichen Teil der pazifischen Küste,
3. San Francisco mit Mare Island für deren südlichen Teil,
4. New York als Hauptstützpunkt der atlantischen Küste,
5. Norfolk für deren südlichen Teil,



6. Key West für Westindien und den Golf von Mexiko,
7. Honolulu mit Pearl Harbor als Basis für die Hawaiian Flying Fleet und
8. Manila und Olongapo für die Philippinen-Flotte.

New Orleans, Pensacola, Charleston, Port Royal, Portsmouth und Culebra seien als Stützpunkte nicht geeignet und darum ganz aufzugeben. Solange Cuba Spanien gehört habe, seien Werften zu New Orleans und Pensacola nötig gewesen, diese Notwendigkeit bestehe aber nicht mehr, nachdem Cuba unter amerikanischen Schutz gelangt und somit der Golf von Mexiko praktisch ein amerikanischer Binnensee geworden sei. Beehler fordert endlich, daß mit der Bewilligung eines jeden neuen Schiffes auch gleichzeitig dessen Besatzung vom Kongreß zu etatisieren sei und daß ein „Bureau of Coast Defenses" gebildet werde, das, aus dem Chef der Küstenartillerie, einem Flaggoffizier der Flotte und dem Kommandeur der Marineinfanterie bestehend, über die Küstenverteidigung zu wachen und über bestimmte Truppenverbände zu diesem Zwecke zu verfügen habe. „If we command the sea, no foreign naval force can attack our coasts. Perfect command of the approaches to our bases is an essential element of the proposition to have perfect command of the sea. All other coast fortifications are unnecessary!" Wenn diese Ansichten und Forderungen auch in Einzelheiten Widerspruch erfahren haben, so finden sie doch im ganzen die Zustimmung weiter Kreise, woraus hervorgeht, daß man, wie schon früher wiederholt ausgeführt, in der Union die Fragen von großen Geschäftspunkten aus beurteilt. Mit Bezug auf den Flottenstützpunkt in den Philippinen wird neuerdings erhöhter Wert auf Corregidor (Manila) gelegt, weil dort die Verhältnisse in jeder Beziehung die günstigsten sein sollen, auch in klimatischer Beziehung, und die bereits vorhandenen starken Befestigungswerke den Platz uneinnehmbar machen. Aus diesen Gründen wird der Vorschlag gemacht, zugunsten dieser Position Olongapo ganz aufzugeben.

— Flottentätigkeit. Die Atlantische Linienschiffsflotte hat, wie bereits erwähnt, ihre Übungen erst nach dem Unabhängigkeitsfeste am 7. Juli wieder aufnehmen können und soll am 19. August mit den Herbstschießübungen beginnen.

Die beiden Panzerkreuzer-Divisionen der Pazifischen Flotte befinden sich zu Überholungsarbeiten auf den Werften, die Kreuzer-Division besucht mit dem Flottenchef chinesische Häfen.

Der in Reserve befindliche Panzerkreuzer „St. Louis" ist nach größeren Umänderungsarbeiten im Juni in Dienst gestellt und zu einer Kreuztour nach Hawaii und den Südseeinseln entsandt worden, von der er in der zweiten Augusthälfte an die pazifische Küste zurückkehren soll.

Das neue Linienschiff „Michigan" ist bei Probefahrten an der Küste von Massachussetts festgekommen und hat dabei Bodenbeschädigungen erlitten, deren Reparatur die endgültige Ablieferung des Schiffes um einige Wochen verzögern wird.

Auf dem Torpedoboot „Hull" ist ein Kesselrohr gerissen, wobei fünf Mann verbrüht wurden.

Mit besonderer Genugtuung wird berichtet, daß die Kosten der Überholungsarbeiten auf den Schiffen der Atlantischen Linienschiffsflotte nach deren großer Reise den Betrag von 50 280 Dollars nicht überstiegen haben. Das macht rund 4000 Dollar für das Schiff aus, wenn man die drei außer Dienst gestellten Schiffe „Illinois", „Kearsarge" und „Kentucky" nicht mitrechnet. Von der genannten Summe kommen 39 979 Dollars auf das Maschinendetail und 10 301 Dollars auf die Ausrüstung. Hiermit ist die Befürchtung widerlegt worden, daß die Weltreise ungeheure Reparaturkosten verursachen würde.

— Personal. Der Kontreadmiral Hemphill ist verabschiedet und an seiner Stelle der Kapitän zur See Berry zum Flaggoffizier befördert worden.



Gemäß den bestehenden Bestimmungen sind 5 Kapitäne zur See und 3 Fregattenkapitäne auf eigenen Antrag und 5 Kapitäne zur See, 1 Fregattenkapitän und 3 Korvettenkapitäne ohne Antrag verabschiedet worden. Da bestimmungsgemäß in jedem Jahre 40 Stellen freigemacht werden sollen und bereits 23 Abgänge, davon 2 durch Tod, erfolgt waren, so hatte der retiring board nur noch für 17 Vakanzen zu sorgen; nachdem hiervon 8 durch „voluntary retirement“ eingetreten waren, blieben noch 9 durch „compulsory retirement“ zu schaffen. Die ausgeschiedenen Offiziere erhielten sämtlich den nächsthöheren Dienstrang, die Kapitäne zur See den des Kommodore.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Baustadium am 1. Juli 1909:

Linienschiffe:

„South Carolina“	94,6%	„North Dakota“	87,7%
„Michigan“	98,3 „	„Florida“	19,9 „
„Delaware“	86,9 „	„Utah“	26,8 „

Kohlendampfer:

„Vestal“	98,6%	„Prometheus“	98,9%

Der Bau der beiden Kohlendampfer scheint demnach in letzter Zeit nicht vorgeschritten zu sein (vgl. Juliheft).

Der Kohlendampfer „Hector“, der letzte der drei großen Kohlendampfer für die Flotte, ist am 3. Juli zu Sparrows Point vom Stapel gelaufen, während der erste — „Mars“ — zu Probefahrten bereit ist (vgl. Juniheft S. 717). Die Ladevorrichtungen sind so bemessen, daß 1000 Tonnen Kohlen in der Stunde auf See abgegeben werden können.

— Verschiedenes. Der Vorsitzende der Leuchtfeuerkommission, Kontreadmiral Marix, hat zum Studium der Küstenbefeuerungsverhältnisse eine Reise nach Europa unternommen.



Frankreich. Der vergangene Monat war für Frankreich sowohl in allgemeinpolitischer wie auch in marinepolitischer Beziehung von einschneidender Bedeutung. Er brachte die Verhandlungen der Deputiertenkammer über den Bericht, den M. Michel im Namen der parlamentarischen Untersuchungskommission aufgestellt hatte. Diese Verhandlungen führten zum Sturze des Ministerpäsidenten Clemenceau, der drei Jahre die Politik Frankreichs geleitet hatte, und kamen dadurch zu einem vorläufigen Stillstand. Wie bereits an anderer Stelle dieses Heftes dargelegt, haben sie ein positives Ergebnis für die Marine nicht gehabt. Auch der als besonders dringlich bezeichnete Teil der Nachtragsforderungen des Bilan (6,508 Millionen Mark für die Munitionsausrüstung der Schiffe der „Danton“-Klasse sowie für die Vergrößerung von Trockendocks) ist nicht mehr zur Bewilligung gelangt, und es bleibt abzuwarten, ob nach der Neubildung des Kabinetts noch in dieser Tagung darauf zurückgekommen werden wird.

Der neue Ministerpräsident, M. Briand, wird demnächst sein Programm bekannt geben, und wie verlautet, soll eins der ersten Punkte die unverzügliche Beseitigung der durch die Untersuchung aufgedeckten Schäden sein, um dem Lande eine Seemacht zu geben, die allen Gefahren zu trotzen vermag. Erfolgversprechend ist jedenfalls der Umstand, daß man das Ministerium für die Marine endlich wieder einem Fachmann, dem Vizeadmiral Boué de Lapeyrère, bisher Stationschef in Brest, anvertraut hat. Die Erfahrung hat gezeigt, daß Laien, selbst wenn sie von dem besten Willen beseelt sind, wie M. Thomson, und selbst wenn sie Organisationstalent und Energie besitzen, wie M. Picard, zumal unter den zur Zeit vorliegenden schwierigen Verhältnissen, dem Posten in keiner Weise gewachsen sind.

Inzwischen hat die Kommission unter dem Vorsitz des Vizeadmirals Caillard, die mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zur Reorganisation der Marineverwaltung

noch unter dem Ministerium Thomson beauftragt worden war, ihre Arbeiten beendet. Der Entwurf sieht die Stärkung der Autorität des Generalstabes der Marine vor; ferner die Schaffung eines Rates, der dafür sorgen soll, daß größere Stabilität in die Entwicklung der Marine kommt, so daß Systemwechsel bei dem Wechsel der Minister ausgeschlossen werden. Eine Zentral-Medizinalabteilung soll gebildet, die Stellung technischer Inspekteure eingeführt werden. An der Verwaltung der Werften ist nichts Wesentliches geändert.

Die bisher über den Etatvoranschlag der Marine für 1910 veröffentlichten näheren Angaben (vgl. Juliheft 1909) entbehren insofern eines tiefergehenden Interesses, als sie infolge Nichtberücksichtigung der Nachtragsforderung von 24 Millionen Mark gemäß dem Bilan des Marineministers Picard und infolge Fehlens von Mitteilungen über den Neubau von großen Schiffen als nur vorläufig und noch unvollständig anzusehen sind. Gegenüber dem durch den Nachtrag vervollständigten Etat von 1909 finden sich größere Mehrforderungen bei den Kapiteln: Mannschaften (+ 1,26 Millionen Mark), Kontrolle der Seeeinschreibung (+ 0,48 Millionen Mark), Verpflegung (+ 0,95 Millionen Mark); Minderforderungen bei den Kapiteln: Betrieb der Flotte (— 1,44 Millionen), Schiffbauten und Reparaturen (— 6,42 Millionen Mark) sowie Artillerie und Waffenwesen (— 13,25 Millionen Mark), die aber voraussichtlich durch den Nachtrag für 1910 ausgeglichen werden. Für Neubauten sind 100,08 Millionen Mark (einschl. 19,86 Millionen für Artillerie) vorgesehen.

Gefordert wird der Bau von 10 Torpedobootsjägern zu 750 Tonnen und 31 kn Geschwindigkeit mit einer etwas stärkeren Armierung als die früheren Boote.

An Personal werden 22 enseignes weniger, 3 Chefingenieure mehr, an Unterpersonal 52 772 (+ 1650) Mann gegen 52 122 im Vorjahre, darunter 600 Schiffsjungen mehr, gefordert. Zur Erhöhung der Zahl und des Betrages der Geschützführerzulagen sind 141 600 Mark angesetzt. Beim technischen Personal sind Stellen für 76 agents techniques d'étude für Schiffbau und 23 für Artillerie geschaffen. Die Zentralverwaltung erfordert einen höheren Betrag infolge der Umgestaltung der services de la flotte armée (Sektion III der Zentralverwaltung) in eine von einem Kontreadmiral geleitete direction de la flotte armée, die im Finanzgesetz für 1910 vorgesehen ist. Im Generalstab der Marine soll eine vierte Abteilung geschaffen werden, um „sein konstantes Zusammenwirken mit den technischen Abteilungen sicherzustellen".

M. Michel ist zum Berichterstatter über das Marinebudget für 1910 ernannt.

Nur unwesentliche Änderungen wird die Zusammensetzung der Flotte im Jahre 1910 aufweisen. In die 1. Panzerkreuzer-Division des Mittelmeers wird Mitte 1910 „Edgar-Quinet" eintreten; dem Mittelmeergeschwader werden 12 Torpedojäger (früher 6) zugeteilt sein. Das Marokkogeschwader wird auch weiterhin aus 1 Panzerkreuzer („Dupuy de Lôme") und 2 geschützten Kreuzern („Du Chayla" und „Forbin") bestehen. In Ostasien wird nur 1 Panzerkreuzer („Dupleix") stationiert sein. Statt 3 Flottillen der chinesischen Gewässer wird nur 1 Flottille de torpilleurs et de sousmarins des mers de Chine aufgeführt, in Stärke von 1 Torpedojäger in aktivem Dienst, 3 in Reserve, 16 Torpedobooten 1. Klasse, 8 Torpedovedetten und 4 Unterseebooten in Reserve.

— Geschwadertätigkeit. Das Nordgeschwader führte Ende Juni Schießübungen gegen den in der Quiberon-Bucht verankerten Küstenpanzer „Tonnerre" aus, die nur mäßige Treffresultate (einige 50 Treffer; Schußentfernung 6000 m) ergeben haben sollen.

Die I. und II. Division des Mittelmeergeschwaders (ausschließlich „Vérité", die vom Orient zurückkehrte und über Oran direkt nach Brest lief) sind nach Anlaufen der Reede von La Pallice und Rochefort am 24. Juni bei Quiberon angelangt, wo sie

sich mit dem Nordgeschwader vereinigten. Unterwegs haben wiederholt Schießübungen mit dem Abkommlauf und taktische Übungen stattgefunden, bei denen die Verwendung des Treffens zu 2 Schiffen — im Gegensatz zur Division zu 3 — beim Marsch und im Gefecht Gegenstand der Untersuchung war.

In der Zeit vom 24. Juni bis zum 6. Juli fanden gemeinsame Übungen des Mittelmeer- (5 Linienschiffe) und des Nordgeschwaders (4 Panzerkreuzer) statt. Sie begannen am 24. Juni mit einer Aufklärungs- und Funkspruchübung (Heranführen von Torpedobooten durch Funkspruch); später wurden Evolutions-, Gefechts-, Schießübungen mit Abkommlauf und mit Kalibermunition, Nebelfahrt- und Landungsübungen vorgenommen. Die Gefechtsbilder wurden zunächst unter Annahme gleicher Geschwindigkeit der beiden Gegner gefahren; die Erringung der günstigen Position zu Wind und Sonne spielte dabei eine beträchtliche Rolle. Weiterhin manövrierte das vereinigte Mittelmeer- und Nordgeschwader gegen die Torpedobootsflottille als markierten Feind, wobei Mittelmeergeschwader und Torpedoboote gleiche Geschwindigkeit hatten, während das Nordgeschwader als schnelle Division auftrat. Diese begann noch außerhalb Schußweite getrennt vorzugehen, ohne daß der Gegner ihr Manöver parierte; infolgedessen gelang es der langsameren Division, mit Erfolg gegen dessen Schlußschiffe zu operieren.

Die Schießübungen mit Abkommlauf sollten zur Klärung der Frage der Feuerkonzentration einer Division beitragen. Die Schießübungen mit Kalibermunition wurden gegen Felsen abgehalten, die durch Aufsetzen von Masten, Schornsteinen usw. einem Schiffsziel ähnlich gestaltet waren. Das Schießen fand divisionsweise statt; es bezweckte ebenfalls die Feuerkonzentration auf ein Ziel, nachdem vorher jedes Schiff ein besonderes Ziel beschossen hatte. Die Feuerleitung erfolgte durch die ersten, später die zweiten Artillerieoffiziere und schließlich durch die zweiten Offiziere der Zweigstellen. Der Erfolg bezüglich der Konzentration, die seit einem Jahre energisch geübt wird, soll befriedigt haben. Für die Nebelfahrtübungen wurde die Funkentelegraphie mit Erfolg ausgenutzt; störend wirkte, daß in den beiden Geschwadern verschiedenartige Vorschriften über Nebelfahrt gültig sind. Nachts fanden Torpedobootsangriffe vor Anker und in Fahrt statt. Am 9. Juli erfolgte schließlich eine Angriffsübung auf Brest mit Landungsmanöver und Einlaufen in den Hafen.

In Brest fanden zu Ehren der vereinigten Geschwader verschiedene Festlichkeiten statt. Am 15. Juli verließen die Geschwader Brest, um am 17. in Havre bei Gelegenheit der Einweihung der neuen Hafenbauten zu einer Besichtigung durch den Präsidenten zugegen zu sein. Für das letzte Drittel des Monats plante das Mittelmeergeschwader gefechtsmäßige Schießübungen, und am 31. Juli sollten beide Verbände in Cherbourg eintreffen, um am 1. August den Zaren zu begrüßen. Das Mittelmeergeschwader ist inzwischen durch die Ankunft seiner Torpedobootsflottillen (im ganzen 12 Boote) vervollständigt; von dem Nordgeschwader konnte „Gloire“ nicht fertiggestellt werden.

Die III. Division des Mittelmeergeschwaders kehrte Ende Juni von der Fahrt nach der afrikanischen Küste zurück und erledigte Schießübungen gegen den Liserot-Felsen. Die IV. Division war bis Anfang Juli in Reparatur und begann am 6. Juli eine Fahrt nach Algier, von wo sie Ende Juli zurückerwartet wurde.

„Jules Ferry“, der Ende Juni vom Orient zurückgekehrt war, dockte in Toulon und ging Anfang Juli nach dem östlichen Mittelmeer zurück.

— Torpedo- und Unterseebootsflottillen. Ende Juni vereinigten sich die beiden Torpedobootsflottillen des Kanals und die drei des Ozeans in Brest zur Vornahme des Preisschießens in Gegenwart des Inspekteurs der Flottillen. Vom 22. bis 26. Juni fanden die Schießübungen mit Manöverköpfen auf den Küstenpanzer „Caïman“ statt, der zwischen Lanneoc und Isle Longue kreuzte. Das Schießen bei divisionsweisem Angriff (es nahmen 15 Divisionen zu je 1 Torpedojäger und 4 Torpedobooten teil), bei dem jedes Boot einen Torpedo feuerte, ergab im Mittel 62 Prozent Treffer; die beste

Division brachte sämtliche 5 Torpedos ans Ziel. Beim Einzelschießen der Offiziere (8 ausgewählte Boote, 1 bis 2 jeder Flottille) kamen 11 Treffer auf 16 Schuß (2 Schuß pro Boot). Daneben fanden taktische Übungen der 5 Flottillen gegen „Caïman" statt. Bei dem Preisschießen der Unterseeboote des Kanals gelegentlich der Besichtigung der Flottillen des Kanals durch den Inspekteur (1. Serie: 2 Schuß pro Boot gegen geschlepptes — 12 kn — Ziel; 2. Serie: 2 Manövertorpedos pro Boot gegen „Caïman") waren von 8 Schuß 6 Treffer.

Anfang August sollen wiederum ausgedehnte Unterseebootsmanöver bei Lorient stattfinden, das von den vereinigten Geschwadern unter Benutzung der Quiberon-Bucht als Stützpunkt blockiert werden wird. Jedes der Unterseeboote (5 Tauchboote, 1 Unterwasserboot) wird dazu mit 2 Manövertorpedos ausgerüstet sein. Die Lanzierrohre werden bereits für die Verwendung von Manövertorpedos aptiert (Modell 1885 und 1892); sie sind ursprünglich nur für Torpedos M/1906 eingerichtet, für die noch keine Manöverköpfe vorhanden sind.

— Schiffbau. In Ergänzung der im Juliheft enthaltenen Angaben über die Konstruktionsdaten der projektierten Linienschiffe wird noch Folgendes bekannt: Der mittschiffs vor dem achteren Tirpelturm stehende Doppelturm wird nicht über den ersteren hinwegfeuern; er hat nach beiden Seiten einen Bestreichungswinkel von 70°. Die achtzehn 14 cm-SK werden in drei Gruppen in Kasematten aufgestellt. Die Schiffe erhalten 4 Torpedorohre von 45 cm Kaliber. Die Kasematten, Schornsteinmäntel und Luftschächte werden eine 18 cm starke Panzerung aufweisen.

Die staatliche Maschinenfabrik von Indret wird für die Konstruktion von Turbinen eingerichtet werden.

— Unterseeboote. Im Marineministerium sind Pläne für Angriffsunterseeboote von 650 Tonnen über, 850 bis 900 Tonnen unter Wasser, zu 20 kn Geschwindigkeit über Wasser und mit einem Aktionsradius von 2500 sm bei 10 kn Fahrt ausgearbeitet, die für das Zusammenoperieren mit den Geschwadern bestimmt sind.

Die 20 Unterseeboote „Q 70" bis „Q 89", Bauprogramm 1905 und 1906, haben nachstehende Namen erhalten: „Foucault", „Euler", „Franklin", „Archimède", „Mariotte", „Watt", „Cugnot", „Giffard", „Faraday", „Volta", „Newton", „Montgolfier", „Amiral Bourgois", „Bernoulli", „Joule", „Coulomb", „Arago", „Curie", „Le Verrier", „Charles Brun".

— Stapellauf. 17. Juni Torpedojäger (Turbinenboot) „Fantassin" (Etat 1907) in Granville; 4. Juli Torpedojäger „Poignard" (Etat 1906) in Rochefort.

18. Juni Tauchboot „Q 75" (Etat 1906) in Rochefort; 3. Juli Tauchboot „Thermidor" (Etat 1905) in Cherbourg.

Am 4. Juli verlief auch der Stapellauf der „Danton" in Brest ohne Störung. Durch Anbringung von zwei seitlichen Schlitten außer dem beim ersten Versuch allein verwandten mittleren war die Belastung der Gleitbahn pro Quadratzentimeter von 5,34 kg auf 3,2 bis 3,8 kg verringert. Das im Verhältnis zu der sehr geringen Neigung der Helling (55 mm auf 1 m) zu große Gewicht pro Quadratzentimeter der Gleitbahn war nach dem amtlichen Bericht der Hauptgrund für das Mißlingen des ersten Versuchs gewesen. Das Gewicht war ferner durch Abnahme aller irgendwie zu entfernenden Teile um mehrere 100 Tonnen verringert. Eine ernstliche Beschädigung des Schiffskörpers ist durch den ersten Mißerfolg nicht eingetreten; die größte beobachtete Deformation betrug 3,5 mm.

„Mirabeau" (Staatswerft Lorient) soll erst am 30. Oktober ablaufen, da er zum 30. September nicht fertig wird.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Ernest Renan" führte Ende Juni eine viertägige Dauerfahrt von Toulon nach Brest aus (24 Stunden mit allen Kesseln bei einer

Verbrennung von 75 kg Kohlen pro Quadratmeter Rostfläche, drei Tage mit halber Kesselzahl bei einer Verbrennung von 120 kg), nachdem er vorher bei einer forcierten Fahrt als Maximum 25,5 Knoten erreicht hatte. Die Dauerfahrt verlief bei stürmischem Wetter befriedigend, mittlere Geschwindigkeit 18,3 Knoten.

Anfang Juli trat „Ernest Renan" als letztes Schiff des Bauprogramms von 1900 in die Mittelmeerflotte ein.

Unterseeboot „Prairial" (Etat 1905) erreichte über Wasser eine Geschwindigkeit von mehr als 12 Knoten.

— Artilleristisches. Nach den Ausführungen des Marineberichterstatters M. Chautemps im Senat werden die schweren Geschosse der „Danton"-Klasse einen Kompromiß zwischen den obus de rupture und de semi-rupture darstellen. Bei 440 kg Gewicht werden sie 3 Prozent, also etwa 13 kg, Sprengladung enthalten. Die lebendige Kraft an der Mündung wird 15 300 mt betragen; als Pulver wird poudre BM 17 Verwendung finden. Die 30,5 cm-Kanonen werden eine Änderung an den Verschlußschrauben aufweisen; ihre Lebensdauer wird auf 300 Schuß angegeben.

Das Stahlgeschoß mit 10 Prozent Sprengladung, das — ebenso wie die aptierte Panzergranate (obus de rupture), das an Stelle der Schwarzpulverfüllung eine solche von Melinit (etwa 2,5 Prozent des Geschoßgewichts) erhalten hat — beim „Iéna"-Schießversuch erprobt werden soll, kommt nach M. Chautemps für die Mittelartillerie der neuesten Schiffe in Betracht.

„Masséna" hielt mit 10 cm-SK eine Schießübung mit den im Prinzip wegen der Gefahr der Rohrkrepierer verworfenen gußeisernen Melinitgranaten gegen den Torpedobootsjäger „Lévrier" ab. Wegen der damit verbundenen Gefährdung der Geschützbedienung wurde diese vor dem Abfeuern, das aus der Entfernung geschah, unter Deckung gebracht. Von fünf Treffern detonierte ein Geschoß trotz Durchschlagens mehrerer Wände nicht. Es handelt sich um Vergleichsschießen zur Feststellung der Wirksamkeit der 10 cm-, 6,5 cm- und 4,7 cm-SK gegen Torpedoboote.

An Stelle des verloren gegangenen Küstenpanzers „Tempête" wird „Fulminant" als Scheibe für das Mittelmeergeschwader dienen, während „Terrible" als Scheibe für das Artillerieschulschiff „Pothuau" hergerichtet wird.

Eine Verfügung des Marineministers vom 7. Juni betrifft die Reorganisation der Artillerieschießschule auf Grund der in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen. Näheres darüber in besonderem Artikel (S. 1021).

— Zeremoniell. Der zweite Teil des seit zwei Jahren in Neubearbeitung befindlichen „Dienst an Bord" vom 24. Mai 1885, betreffend Rangabzeichen, Ehrenbezeugungen und Rangverhältnisse (etwa entsprechend einer Flaggen- und Salutordnung), ist am 22. Juni in neuer Fassung, unabhängig von dem ersten Teil, dem eigentlichen „Dienst an Bord", erschienen. Einige Neuerungen: Sämtlichen Ministern und Unterstaatssekretären ist ein Salut von 19 Schuß zugestanden, der bisher nur dem Marine- und Kriegsminister zukam. — Marineattachés erhalten die gleiche Schußzahl wie in gleichem Range stehende Offiziere, die ein Kommandozeichen auf See führen. — Den Departementspräfekten werden innerhalb der Gewässer ihrer Departements gewisse Ehrenbezeugungen zugesprochen. — In den heimischen Gewässern (ausgenommen den algerischen und kolonialen) werden Salute für französische Befehlshaber beim Besuchsaustausch nicht mehr gefeuert. — Nicht salutfähig sind Schiffe mit weniger als sechs Geschützen von 10 cm (einschließlich) bis 24 cm (ausschließlich) Kaliber.

— Marokko-Denkmünze. Die Kammer beschloß die Stiftung einer Marokko-Denkmünze, die u. a. allen Angehörigen der Marine verliehen werden soll, die in der Zeit vom 5. August 1907 bis 15. Juni 1909 an Bord eines der nach Marokko entsandten Schiffe und Fahrzeuge waren.

— Handelsflotte. Der Gesetzentwurf betreffend das Abkommen mit den Messageries Maritimes (vgl. Nauticus 1909, S. 337) ist von der Deputiertenkammer an die Budgetkommission zurückverwiesen; die Kammer wünscht wesentliche Änderungen.

Die Kammer nahm einen Gesetzentwurf an, der bestimmt, daß die Regierung bei Streiks der Schiffsbesatzungen usw. die Bestimmungen der Gesetze über die Vermittlung des Handels zwischen Frankreich und den Häfen von Korsika, Algier und Tunis nur durch französische Schiffe zeitweise suspendieren kann. Ferner wird ein dauernder Schiedsgerichtshof eingesetzt werden, dem alle Streitigkeiten zwischen den Reedereien und dem Schiffspersonal vorgetragen werden sollen.

— Häfen. Der Société des grands travaux zu Marseille ist die Verbreiterung der Docks 1, 2 und 3 und die Verlängerung der Docks 1 und 2 von Missiessy übertragen. Das durch die „Iéna"-Explosion beschädigte Dock wird zuerst in Angriff genommen; es wird von 140 auf 200 m verlängert.

— Fachliteratur. Im „Moniteur de la Flotte" (26. Juni 1909) befürwortet C. Pierreval die Zusammenfassung der Artillerieschulschiffe „Pothuau", „Latouche-Tréville" und „Descartes", die bisher unabhängig voneinander arbeiten, zu einer Artillerieschulschiffsdivision, damit diese die Frage der Feuerkonzentration löse.

In „Le Yacht" (3. Juli 1909) tritt H. Bernay für die Umgestaltung der Geschützführerausbildung nach deutschem oder englischem Muster ein. Die französische Methode („Gironde" — neuerdings „Tourville" benannt — als Wohnschiff, „Latouche-Tréville" und „Descartes" für Übungsschießen — tirs d'instruction des matelots — pointeurs et canonniers — vétérans —, ein älteres Linienschiff zeitweise für Materialkunde und Montierungsarbeiten zur Verfügung gestellt) gestatte nicht, die Geschützführer an modernen Türmen auszubilden; das größte für Schießübungen zur Verfügung stehende Kaliber sei 19 cm. Auch finde keine Sichtung und Klassifikation der Geschützführer statt. Ende 1908 habe allerdings der Kommandeur der Schießschule auf eigene Faust eine solche vorgenommen. Er schied aus: 15 Prozent nach den Zielübungen, 30 Prozent nach den Abkommschießübungen, weitere nach dem Schießen mit 10 cm- und 16 cm-SK zu Anker. Die übrigbleibenden erhielten die gesamte Munition der 19 cm für das Schießen in Fahrt. Dies Verfahren sei aber nicht gesetzlich festgelegt.

In „Le Temps" (23. Juni 1909) stellt ein Fachmann einen Vergleich zwischen den Kosten eines Linienschiffs auf Regierungs- und Privatwerften an. Erstere werden in den Etats stets bedeutend niedriger angesetzt, sind aber tatsächlich wesentlich höher. An dem Beispiel von „Danton" (Staatswerft Brest) und „Voltaire" (La Seyne) wird nachgewiesen, daß schon bei Anrechnung der Verwaltungs-, Aufsichts- und Rechnungslegungskosten, die für die Staatswerft etwa 10 Prozent, für die Privatwerft etwa 1 Prozent ausmachen, der Preis der „Danton", der nach dem Etat H über 4 Millionen Francs niedriger ist als der der „Voltaire", nur um 800 000 Francs hinter diesem zurückbleibt, daß er aber bei Berücksichtigung der sonstigen Nebenkosten, z. B. derjenigen für die neuerbaute Helling in Brest, für Amortisation der Maschinen usw., die im Marineetat in anderen Kapiteln in die Erscheinung treten, in den Preisen der Privatwerft aber zum Ausdruck kommen müssen, „Danton" erheblich teurer sein wird als „Voltaire".

⚜

Japan. In wachsendem Maße beginnen japanische Offiziere des Heeres und der Marine sich der öffentlichen Schriftstellerei über militärische Fragen zuzuwenden. Einem Aufsatz des Kapitäns zur See Oguri über „die Marinen Japans und anderer Staaten" seien einige Angaben, welche die japanische Marine betreffen, entnommen. Nach Oguri besaß die japanische Flotte beim Ausbruch des Krieges:

Linienschiffe	6	84 652	Tonnen,
Panzerkreuzer	8	73 983	„
Andere Schiffe	44	111 470	„
Zerstörer	19	6 519	„
Torpedoboote	80	7 119	„
zusammen . . .	—	283 743	Tonnen.

Die gegenwärtige Stärke beträgt demgegenüber:

Linienschiffe	13	191 380	Tonnen,
Panzerkreuzer	12	130 683	„
Andere Schiffe	47	165 253	„
Zerstörer	55	20 508	„
Torpedoboote	77	7 258	„
zusammen . . .	—	515 082	Tonnen.

Hiermit nähme Japan unter den Marinen nach England, den Vereinigten Staaten, Deutschland, Frankreich die fünfte Stelle ein. Die Ausgaben für diese Flotte betragen pro Kopf der Bevölkerung 3,55 Yen (bei 47 674 000 Einwohnern).

Von dem augenblicklichen Schiffsbestande an großen Schiffen werden „Fuji“, „Asama“ und „Tokiwa“ 1911, „Asahi“ 1912 die Altersgrenze erreichen, in den folgenden Jahren weitere Schiffe, so daß unter Zugrundelegung des gegenwärtig gültigen Schiffbauprogramms der Bestand an Linienschiffen und Panzerkreuzern von 25 im Jahre 1909 auf 14 im Jahre 1916 und 8 im Jahre 1920 sinken würde. Es sei indessen mit Sicherheit zu erwarten, daß ein neues Schiffbauprogramm das 1916 zu Ende gehende ergänzen werde.

Nach den neuesten Nachrichten hat denn im Juni auch bereits in Tokio ein Admiralsrat getagt, der sich mit einem neuen Schiffbauprogramm zu befassen hatte.

In Verbindung mit diesem Artikel eines japanischen Offiziers erscheint es interessant, einige Betrachtungen wiederzugeben, in denen sich ein Reisebegleiter Tafts auf dessen vorjähriger Reise nach Ostasien kürzlich über die militärische Bereitschaft der japanischen Flotte geäußert hat. Es erscheint dies um so interessanter, als auch sonst in letzter Zeit ähnliche Zweifel laut geworden sind, wie sie den amerikanischen Verfasser der Broschüre „America and the Far Eastern Question“ bewegen.

Dieser ist der Ansicht, daß die Ausrüstung und der Zustand der japanischen Schiffe jetzt nicht mehr auf der Höhe wie vor dem Kriege sein könnten. Von dem Personal, das den Krieg mitgemacht habe, seien gemäß den japanischen Rekrutierungsgesetzen heute höchstens noch 20 Prozent aktiv. Vor allem aber seien in erster Linie die Artillerie, dann die Maschinenanlagen und schließlich die Schiffe überhaupt in hohem Grade abgenutzt. Wohl seien in der Überholungszeit, die der langsame Anmarsch Rojestwenskis der japanischen Flotte gestattete, einzelne große Geschütze ausgewechselt worden; anderseits aber sei doch mittlerweile bekannt worden, daß einzelne Schiffe sehr viel schwerere Havarien erlitten hätten, als man ursprünglich angenommen habe, und daß in der Schlacht bei Tsuschima auf verschiedenen Schiffen einzelne schwere Geschütze nicht mehr hätten feuern können. Da also damals der Reservevorrat an großen Geschützrohren nicht gereicht habe, Geschützbestellungen im Auslande jetzt aber nicht gemacht seien und die Geschützfabrik in Kure nur eine sehr geringe Leistungsfähigkeit für Herstellung schwerer Rohre habe, sei als sicher anzunehmen, daß auch jetzt noch nicht alle schweren Geschütze der im Kriege verwendeten Schiffe hätten erneuert werden können. Und somit gestatte der Zustand, daß die wichtigsten Kampfschiffe gar nicht oder nur teilweise benutzbare schwere Artillerie besäßen, der japanischen Marine oder der Regierung augenblicklich nicht die mindeste Offensive.

— Tätigkeit der schwimmenden Streitkräfte. Das I. Geschwader wird auf der Verbandsreise nach Hokkaido, voraussichtlich in der Aomoribucht, die diesjährigen

Schießübungen mit Torpedos und Geschützen, die über den Kaiserpreis entscheiden, abhalten. In der Zusammensetzung des Verbandes wird gelegentlich „Iwami" für „Tsukuba" aufgeführt, so daß möglicherweise während der Überholungszeit im Mai ein Wechsel stattgefunden hat.

Mitte August werden in Ominato die Zerstörerdivisionen, deren alljährlich etwa 3monatige Zuteilung organisatorisch vorgesehen ist, zum Geschwader stoßen. Es sind dies in diesem Herbst unter Führung des Nachrichtenschiffes „Yodo" die 2. Zerstörerdivision („Kamikaze", „Hibiki", „Hatsushimo", „Uzuki"), die 5. („Wakaba", „Nenohi", „Ushio", „Asakaze"), die 8. („Shiratsuyu", „Yudachi", „Mikazuki"), die 14. („Hayakaze", „Oite", „Asatsuyu").

Das bisherige Wachschiff in Ryojun, „Takao", tritt in die 1. Reserve und wird der Torpedoschule zugeteilt. Zu dieser gehören zur Zeit noch die Torpedoboote „Shirataka", „Nr. 30" und „Nr. 66", der Zerstörer „Yamahiko" und die 3. Zerstörerdivision („Harusame", „Fumizuki", „Sazuki" (also vorwiegend die ehemals russischen Boote), an Stelle von „Takao" tritt „Suzuya" (früher „Nowik"), bezüglich dessen neuer Armierung usw. die folgenden Angaben genannt werden: sechs 12 cm-Geschütze, sechs 7,6 cm-SK, 3 Torpedolanzierrohre; 1 Mast, 2 Schornsteine, 21 Knoten Geschwindigkeit.

— Schiffsbauten, Werften, technische Versuche. Die neuen Linienschiffe „Kawachi" und „Settsu" sollen einen Gürtelpanzer von 305 mm Stärke erhalten.

Die Frage, ob Parsons- oder Curtis-Turbinen bei den Neubauten der Vorzug zu geben sei, beschäftigt nach wie vor die Presse lebhaft. Allgemein will man nach dem Ergebnis der Vergleichsfahrten der amerikanischen Scouts („Birmingham", „Chester", „Salem") den Parsons-Turbinen jetzt den Vorrang einräumen.

Das Marineministerium steht augenblicklich mit der amerikanischen Firma Holland über den Ankauf eines Unterseebootes in Verhandlungen. Diese Verhandlungen waren schon im Vorjahre begonnen, aber wegen der politischen Unsicherheit seitens des Amerikaners abgebrochen worden. Jetzt soll ein positiver Abschluß bevorstehen. Das anzukaufende Modell soll nach den amerikanischen Plänen in Japan gebaut werden. Es ist angeblich kleiner, aber doppelt so schnell als die bisher von Japan in England erworbenen Boote; man spricht von 25 Knoten Geschwindigkeit über Wasser (?).

— Verschiedenes. Es sind neue Bestimmungen erlassen, um das Eigentumsrecht der Militärbehörden an waffentechnischen Erfindungen zu sichern, die in wachsender Zahl von Offizieren gemacht werden.

Im Arsenal von Yokosuka fand eine Pulverexplosion statt, bei der mehrere Arbeiter erheblich verletzt wurden.

Der Hafen von Kelung auf Formosa wird stark befestigt und als Flottenstützpunkt ausgebaut.

Das noch im Hafen von Ryojun liegende russische Kanonenboot „Bobr" ist unter Bedingung sofortigen Abwrackens an eine Firma in Nagasaki verkauft worden.

Die Minenabteilung in Ominato zeigt den Verlust eines Torpedos ganz in der bei uns üblichen Form an. Belohnung für Wiedererlangung im ersten Monat 100 Yen, im zweiten 75 Yen, im dritten 50 Yen.

Es sind neue, verschärfte Bestimmungen für die Kontrolle der Presse erlassen, die eigentlich jede selbständige Meinungsäußerung unterdrücken müssen. Ein besonderer Paragraph fordert größte Zurückhaltung in allen militärischen und diplomatischen Angelegenheiten.

⚜

Italien. Geschwader. Das während der letzten Monate aus nur fünf Schlachtschiffen, „Regina Margherita", „B. Brin", „Varese", „Vitt. Emanuele" und „Regina Elena", bestehende Geschwader hielt sich bis Mitte Juni im südlichen Teil des

Tyrrhenischen Meeres auf. „Garibaldi“ machte unterdessen eine größere Reparatur in Spezia durch; „Ferruccio“ war zur Levante detachiert, und „Napoli“ beendete ihre Probefahrten.

Ende Juni trat „Napoli“ wieder zum Geschwader; am 9. Juli kehrte „Ferruccio“ in die Heimat zurück, und am 16. Juli heißte Kontreadmiral Amero d'Aste Stella seine Flagge auf der nunmehr fertiggestellten „Garibaldi“. Vom 1. bis 6. und vom 11. bis 17. Juli machte das Geschwader Übungsfahrten im Verbande.

— Flottenmanöver. Die Flottenmanöver finden im September im Jonischen Meer und im südlichen Teil der Adria statt. Sie werden in jeder Hinsicht geringeren Umfang haben als die des vorigen Jahres.

In der Kammer forderte ein Deputierter, die Flotte solle öfters in der Adria üben. Hierauf erwiderte der Unterstaatssekretär der Marine, Vizeadmiral Aubry, die Marine ziehe aus Gründen technischer Natur das Mittelmeer als Übungsgebiet vor; dies schließe aber nicht aus, daß in Zukunft in der Adria Übungen abgehalten werden könnten. Als der Abgeordnete sich mit dieser Antwort nicht zufrieden erklärte und die Vorteile von Flottenübungen in der Adria darlegte, wurden seine Ausführungen lebhaft applaudiert.

— Admirale. An Stelle des Vizeadmirals di Brochetti, der infolge Erreichens der Altersgrenze im August aus dem aktiven Dienst scheidet, wird im Oktober Vizeadmiral Annovazzi Präsident des obersten Marinerats. Vizeadmiral Grenet, zur Zeit Geschwaderchef, wird dann Stationschef in Neapel; Vizeadmiral Aubry wird Geschwaderchef, Kontreadmiral Chierchia wird Vizeadmiral und Unterstaatssekretär der Marine, Kontreadmiral Faravelli Kommandant von Tarent und Kontreadmiral Viale Generaldirektor des Personals im Ministerium. Der Ersatz für letzteren, der dann nur elf Monate lang die divisione volante geführt haben wird, ist noch nicht bekanntgegeben.

— Marine-Ingenieurkorps. Zur Feststellung der Art und Weise, wie das Marine-Ingenieurpersonal zu reorganisieren ist, ist eine gemischte Kommission mit dem Chef des Admiralstabes an der Spitze eingesetzt, die ihren Bericht im Oktober einreichen wird. Es scheint beabsichtigt zu sein, das Ingenieurpersonal nach denselben Bestimmungen zu rekrutieren und auszubilden, wie sie für das Seeoffizierkorps gelten.

— Unterpersonal. Gegen die von verschiedenen Seiten — unter anderem auch vom Marineberichterstatter in der Kammer — geäußerte Ansicht, die Marine habe nicht genügend aktives Unterpersonal, erklärte der Marineminister, die italienische Marine habe im Gegensatz zu allen übrigen Marinen bereits im Frieden ein derart zahlreiches Personal, daß der Mobilmachungsbedarf der Flotte nahezu vollständig gedeckt sei. Im wesentlichen würden im Mobilmachungsfall die einkommenden Reservisten nur zur Besetzung von Landstellungen und zum Ersatz von im Laufe des Krieges auf der Flotte entstehenden Ausfällen gebraucht.

— Neubauten. „Leonardo da Vinci“ wird 22 000 Tonnen Deplacement, d. h. etwa 3000 Tonnen mehr als ursprünglich vorgesehen, und 180 m Länge erhalten. Die Deplacementsvermehrung kommt zum großen Teil der Artillerie des Schiffes zugute, die der Hauptsache nach aus zehn 30,5 cm Kanonen bestehen wird.

Auf Grund der beim Stapellauf des französischen Linienschiffs „Danton“ gemachten Erfahrungen gibt man dem für „Leonardo da Vinci“ in Spezia herzurichtenden Stapel eine größere Neigung, als er bisher hatte.

Die Linienschiffe „C“ und „D“ werden die Namen „Michelangelo Buonarotti“ und „Galileo Galilei“ erhalten. Wegen des Baues des ersteren ist die Marineverwaltung mit den größeren heimischen Werften in Verbindung getreten.

„Roma“ lief bei einer Probefahrt am 28. Juni bis zu 22 kn. Ihre Maschinen entwickelten dabei über 21 100 Pferdestärken.

Auf „Pisa“ wurde nachträglich im Achterschiff ein Heizöltank von 140 Tonnen Fassungsvermögen eingebaut, aus dem Torpedoboote ihren Heizmaterialvorrat ergänzen sollen. Um Frischwasser an Torpedoboote abgeben zu können, haben „Pisa“ und „Amalfi“ Destillierapparate erhalten, die in 24 Stunden 181 Tonnen Wasser destillieren können.

Bei ihrer forcierten Probefahrt am 3. Juli lief „Pisa“ drei Stunden lang 23,5 kn mit 20 812 Pferdestärken und einem Kohlenverbrauch von 819 g pro Stunde und Pferdekraft, und darauf sechs Stunden lang durchschnittlich 23,85 kn (Gefechtsgeschwindigkeit).

„San Giorgio“ machte am 14. Juli eine Probefahrt mit natürlichem Zuge und nahm dann in Pozzuoli seine Artillerie an Bord.

Der Bau von acht Hochseetorpedobooten und vier Unterseebooten, von denen zwei in Venedig auf Stapel zu legen sind, soll demnächst begonnen werden.

— Munitionsfabriken. Laut Angabe des Marineministers hat die Marineverwaltung in den $4^1/_2$ Jahren seit Januar 1905 47 Millionen Lire für Munition ausgegeben, darunter 7 Millionen an ausländische Firmen. Um nun dem infolge lebhafter betriebenen Geschützschießdienstes und ständigen Anwachsens der Flotte andauernd steigenden Verbrauch an Geschützmunition für die Marine ganz entsprechen zu können, ist bei Spezia in einer Lage, die gegen feindliches Feuer gesichert ist, von einem Konsortium Vickers-Terni eine große Munitionsfabrik errichtet, die jetzt ihrer Vollendung entgegengeht.

Die neue Torpedofabrik von San Bartolomeo soll derart erweitert werden, daß ihre Produktionsfähigkeit auf das Doppelte der bisherigen gesteigert wird.

— Seekadettenschulschiff. Der kleine Kreuzer „Etna“ ist als Seekadettenschulschiff in Dienst gestellt worden und wird in der zweiten Hälfte des August eine etwa viermonatige Reise nach Nordamerika (Baltimore, Annapolis, Philadelphia, New York) antreten.

— Torpedosprengübung gegen „Morosini“. Gegen das alte desarmierte Linienschiff „F. Morosini“ (11 000 Tonnen Deplacement, Stapellauf 1885) wurde am 13. Juli im Golf von Spezia ein Sprengversuch mit einem Torpedokopf heimischen Fabrikats, der 120 kg Schießbaumwolle enthielt, ausgeführt. Das Schiff war hierzu mit einem Aufwand von 400 000 Lire außen und innen verändert und umgebaut und im flachen Wasser beim Wellenbrecher verankert. Es waren mehrere Sprengversuche in Aussicht genommen, unter anderem je einer am Vorschiff, Mittelschiff und Achterschiff. Nach jedem einzelnen sollte das Schiff zur Reparatur ins Dock geschleppt werden. Man wollte hauptsächlich feststellen, wie viele hintereinanderliegende wasserdichte Schotten ein Torpedoschuß zerstört und wie sich die Schwimmfähigkeitsbedingungen nach dem Schuß gestalten. Zur Feststellung der Wirkung der Explosion auf lebende Wesen waren fünf Schweine in der Nähe der Explosionsstelle an Bord untergebracht.

Bereits nach dem ersten Versuch, Explosion des Torpedokopfes am Backbord-Vorderschiff, 4 m unter der Wasserlinie, sank das Schiff, was der Versuchskommission, die sich sogleich nach der Explosion an Bord begeben hatte, um den Erfolg zu untersuchen, augenscheinlich ziemlich überraschend kam, denn sie mußte eiligst von Bord flüchten. Das Schiff legte sich nach Backbord über, so daß der Steuerbordseitenkiel aus dem Wasser kam.

— Trockendock in Neapel. Das kleinere der beiden im neuen Handelshafen von Neapel angelegten Trockendocks ist am 26. April eingeweiht und sogleich von dem Torpedofahrzeug „Urania“ in Gebrauch genommen worden. Es hat 107,85 m nutzbare Länge, 16,44 m nutzbare Breite und 7,44 m Tiefe unter der Wasserlinie.

— Funkspruchstationen. Von den in Somaliland zu errichtenden sieben Funkspruchstationen mittlerer Reichweite sind nach Angabe des Marineministers diejenigen

von Mogadiscio, Merca, Brawa und Giumbo Ende Juni 1908, die von Bardera Oktober 1908, die von Lugh Februar 1909 und die von Itala März 1909 vom Marinepersonal in Betrieb genommen.

— Subventionsgesetz. Die Beratung des Gesetzes, durch das die verschiedenen Reedereien zu gewährenden Schiffahrtssubventionen im Gesamtbetrage von etwa 21 Millionen Lire jährlich auf 25 Jahre hinaus (vom 1. Juli 1910 ab) festgelegt werden sollten, ist nach stürmischen Debatten in der Kammer auf Antrag der Regierung bis zum Herbst verschoben worden.



Rußland. Die ordentlichen Ausgaben des Marineetats sind — abweichend von den Beschlüssen der Duma und des Reichsrates — bei der Bestätigung des Budgets auf 89,353 Mill. Rubel (193 Mill. Mark) festgesetzt (vgl. Mai- und Juliheft 1909). Erstens haben die von der Duma gestrichenen, jedoch vom Reichsrat bewilligten 3,4 Mill. Rubel für den Bau der 4 Linienschiffe auf Grund des § 13 des Budgetreglements (vgl. August/September- und Oktoberheft 1908) Aufnahme gefunden; ferner sind 4,485 Mill. Rubel der außerordentlichen Ausgaben auf das ordentliche Budget übernommen. Unter den außerordentlichen Ausgaben finden sich nur noch 0,3 Mill. Rubel für unaufschiebbare Bedürfnisse der Häfen und Flotte des Schwarzen Meeres; sie enthalten ferner 17,4 Mill. Rubel an Kosten, die durch den ostasiatischen Krieg und seine Folgen entstanden sind. Dieser Posten enthält möglicherweise auch noch Marineausgaben.

— Organisation. Von 1909 an werden die Hörer des oberen Kursus bei der Schiffbauabteilung der Marineakademie zu ihrer praktischen Ausbildung 3 Monate auf Schiffbau- und Maschinenbauwerften in England kommandiert.

Im Juni sind eingehende Bestimmungen über die Disziplinarbefugnisse und über die Besoldungsverhältnisse bei den Unterseebootsabteilungen erlassen.

Neue Bestimmungen sind auch über den Eintritt der Junker — als Ersatz für die Seeoffizier- und Ingenieurlaufbahn — veröffentlicht. Zugelassen werden außer Angehörigen höherer Lehranstalten auch solche mittlerer Anstalten, die nach ihrer Herkunft den Anforderungen genügen und die Kenntnisse nachweisen, die bei der Prüfung zur Aufnahme in die unteren Spezialklassen des Marinekadettenkorps und der Ingenieurschule verlangt werden. Eintrittsalter nicht höher als 22 (für Seeoffiziersersatz) und als 23 Jahre (für Ingenieurersatz). Geeignete Junker werden zu Gardemarins befördert. Nach 2 Jahren können die Junker — beförderte und nichtbeförderte — zur Reserve übertreten; nach 3 Jahren nichtbeförderte werden zur Reserve entlassen; sie können sich zum Reserveoffizierexamen melden oder in die Unteroffizierlaufbahn des Heeres übertreten. Die zu Gardemarins beförderten werden zusammen mit den aus dem Kadettenkorps hervorgegangenen Gardemarins weiter erzogen. — Umgekehrt können Gardemarins des Kadettenkorps, die den Anforderungen dort nicht genügen, zu den Junkern übergeführt werden.

— Die fertige Flotte. Als Begleitschiffe der Kaiserlichen Yacht bei der Reise nach Frankreich und England dienen die Panzerkreuzer „Rurik“ und „Admiral Makarow“.

— Unfälle. Linienschiff „Sslawa“ kam beim Durchfahren des Seekanals von Libau auf Steine und beschädigte dabei den Schiffsboden leicht.

Die Bergungsarbeiten an dem Unterseeboot „Kambala“ sind noch nicht weiter vorgeschritten. Nachdem 2 Taucher bei den Arbeiten verunglückt waren, wurden diese bis zum Eintreffen des Chefs der baltischen Taucherschule eingestellt. 3 baltische Taucher und 4 der Schwarzmeerflotte wurden sodann systematisch im Tauchen in größeren Tiefen, von 30 m beginnend und allmählich auf 50 m vorgehend, vorgebildet. Trotzdem erkrankten nochmals 2 Taucher, und die Arbeiten wurden wiederum zeitweise eingestellt.

— Schiffbau. Die Marineverwaltung nahm die auf der Nikolajew-Werft gebauten Hochseetorpedoboote „Kapitän Ssaken“, „Leutnant Sazarenny“ und „Kapitänleutnant Baranow“ von 605 Tonnen endgültig ab; sie erreichten die kontraktliche Geschwindigkeit von 25 kn (25,05 kn).

Die Newski-Werft in St. Petersburg erhielt den Bauauftrag für ein Werkstattschiff, einen Kohlen- und einen Vorratsdampfer.

Es wird für notwendig gehalten, die Befehlsübermittlung von Oberdeck nach dem Kommandostand der Unterseeboote, abgesehen von Sprachrohren, durch einen Apparat mit optischer Befehlsgabe zu bewirken, um Mißverständnisse wie bei „Kambala“ zu vermeiden.

In das Marinebudget werden jährlich 15 000 Rubel eingestellt, die als Prämien für Entwürfe von Schiffen und Maschinen, von schiffbaulichen und maschinellen Einrichtungen sowie für besonders zweckmäßige und ökonomische Ausführung von Bauten, Reparaturen und Umbauten an Schiffbau- und Maschineningenieure gezahlt werden sollen.

— Funkentelegraphie. In Ssewastopol ist der Bau einer Funkentelegraphen-Station zur Herstellung der Verbindung mit St. Petersburg und Libau beendet; die Erprobung ergab gute Resultate.

— Häfen. Die Arbeiten zur Vertiefung des Seekanals von Kronstadt nach St. Petersburg sind beendet. Die Tiefe ist in 3jähriger Baggerarbeit auf 25 Fuß vergrößert.

— Verschiedenes. Auch der Reichsrat genehmigte den Entwurf eines Gesetzes über die Reform der Verwaltung des Amur-Küstengebietes und der Insel Sachalin (vgl. Juniheft 1909).



Österreich-Ungarn. Budget. In dem im Herbst der Kammer vorzulegenden Schiffbauprogramm sind laut „Neue Freie Presse“ folgende Summen vorgesehen: 220 Millionen Kronen für vier Linienschiffe von 19000 bis 20000 Tonnen, 26 Millionen Kronen für die drei Kreuzer Typ „Admiral Spaun“, 4 Millionen Kronen für zwei Donaumonitore von je 450 Tonnen, 12 Millionen Kronen für eine Serie Hochseetorpedoboote, 6 Millionen Kronen für vier Unterseeboote und einige andere kleine Fahrzeuge; zusammen 270 Millionen Kronen.

— Geschwader. Zum Stapellauf des „Radetzky“ am 3. Juli war das gesamte Geschwader in Triest versammelt. Von Mitte bis Ende Juli fanden in dalmatinischen Gewässern Besichtigungen und Manöver unter Leitung des Marinekommandanten, Admiral Graf Montecuccoli, statt. Für deren Dauer traten die kleinen Kreuzer „Kaiser Franz Joseph I.“ und „Aspern“ sowie der Minentender „Basilisk“ und acht kleine Torpedoboote zum Geschwader.

Am 1. August wird die verstärkte Sommereskadre wieder in Eskadre und Reserveeskadre, diese aus „Habsburg“, „Arpad“, „Babenberg“, „Zenta“ und „Magnet“ bestehend, aufgelöst.

Die drei Linienschiffe der Eskadre und „Pandur“ machen vom 1. August bis 10. September eine Reise ins östliche Mittelmeer, wo Smyrna und Alexandrien angelaufen werden soll.

— Neubauten. Das erste der 19 600 Tonnen-Schiffe wird voraussichtlich im November auf dem Stabilimento tecnico triestino auf Stapel gelegt werden; „Zrinyi“ wird dort im Februar 1910 vom Stapel laufen. „Radetzky“ soll 1910 und alle vier 19 600 Tonnen-Schiffe sollen bis 1914 fertiggestellt werden.

— Torpedomutterschiff. Die Marineverwaltung hat den russischen Dampfer „Moskwa“ (früher „Fürst Bismarck“, 12 000 Tonnen Deplacement, 152 m Länge, 18 sm Geschwindigkeit) für $2^1/_2$ Millionen Kronen angekauft, um ihn als Torpedomutterschiff zu verwenden. Er hat den Namen „Gaea“ erhalten. Die Besatzung, 150 Mann, ist zur Übernahme des Schiffes am 5. Juli von Pola nach Libau abgereist.

— Unterseeboote. Das von Whitehead in Fiume erbaute Unterseeboot „U 6“ lief am 12. Juni vom Stapel. „U 5“ und „U 6“ machen seit Anfang Juli Tauchproben in Fiume. „U 7“ befindet sich dort noch auf Stapel; es soll eine Unterwassergeschwindigkeit von 11 kn erhalten.

— Schiffe im Auslande. Der kleine Kreuzer „Leopard“ tritt am 15. August die Ausreise nach Ostasien an, wo er als zweites Schiff stationiert bleiben soll.

— Neue Torpedobootsstation. In Lussinpiccolo sind neuerdings ein Torpedofahrzeug und vier Hochseetorpedoboote dauernd stationiert.



Verschiedenes.

Über Flugapparate.*)

Durch die Frühjahrserfolge des Reichsluftschiffes „Z 1“ ermutigt, tagte zu Anfang des Monat April in Düsseldorf ein Komitee zur Förderung des deutschen Luftschiffverkehrs. Die Versammlung — einstimmig darin, daß die Sicherheit der Landung auf fester Erde erwiesen wäre — beschloß, bestimmte Schritte zur Einrichtung der Luftschifflinie Frankfurt—Düsseldorf zu tun.

Das Interesse des deutschen Volkes hat nach Echterdingen — als des Württemberger Grafen Lebenswerk verloren schien — energisch und opferfreudig Partei genommen; das ist natürlich und dem greisen Grafen zu gönnen; schade nur, daß man über den „Leichter als die Luft“ (Zeppelin-, Parseval-, Groß-Konstruktionen) bislang die „Schwerer als die Luft“ in Deutschland zu wenig wertet (im Gegensatz zu Amerika, Frankreich, England).

Das Ideal des Luftfahrzeuges sieht heute trotz Zeppelins und der Anderen Erfolge kaum ein Sachverständiger mehr in dem Herumschleppen der unbeholfenen, tückischen Ballonkörper — die alle „Leichter als die Luft“ brauchen —; Zeppelin selbst ist überzeugt, daß die Zukunft den „Schwerer als die Luft“ gehört, und Santos Dumont — auch ein Aerostaterfinder mit praktischen Erfolgen, vor Zeppelins und Wrights Rekordleistungen wohl der populärste Luftschiffer — hat die Wandlung vom Aerostatiker zum Aerodynamiker überraschend schnell vollzogen.

Noch ist es auch für Deutschland nicht zu spät; aber es ist eine kritische Zeit: wer jetzt zurückbleibt, wird Mühe haben nachzukommen.

Drachenflieger.

Die Entwicklung der Drachenflieger scheint auf einem Punkte des Stillstandes angekommen zu sein; wohl verbessert Orville und Wilbur Wrights souveräne (in Jahren angestrengtester Arbeit erreichte) Beherrschung ihrer Maschine von Zeit zu Zeit den eigenen Rekord; zur praktischen Verwertung aber mangelt auch ihrem Flieger die unerläßliche Einfachheit der Bedienung. Ein französischer Aviatiker schreibt, daß man eher tausend Menschen das Seiltanzen lehren könne, als einen die Bedienung des Wrightschen Apparates. Noch weniger befriedigen alle anderen neuen Versuche mit Drachenfliegern in Paris; die ganze Entwicklungsgeschichte der Drachenflieger schon seit Maxim, Philipps, Kreß, Langley-Santos Dumont, Blériot, Vuia, Delagrange, Esnault-Pelterie, Farman, Gastambide, Pischoff zeigt kein erfreuliches Bild, „weil — wie ein Aeronaut von Ruf, Professor Wellner, meint**) — die wissenschaftliche Grundlage fehlt und das Verständnis für das Wesen der Luftdynamik nicht klar erfaßt ist.“ Heutzutage soll die Theorie bahnbrechend und führend vorangehen, wie wir es an den gediegenen Errungenschaften im Bauen von Turbinen, Pumpen, Gasmaschinen, Elektromotoren vor Augen sehen.

Die Drachenflieger gestatten prinzipiell kein ruhiges Ausprobieren, kein allmähliches Bessermachen; sie brauchen den lästigen Anlauf zum Abflug; ein langsames Ansteigen, ein Stillstehen und Schweben in der Luft ist unmöglich, die Stabilitätsfrage nicht annähernd gelöst.

*) Die Schriftleitung kann sich nicht in allen Einzelheiten auf den Standpunkt des Verfassers dieser Zeilen stellen. Die Auffassung vom Werte der Flugapparate für die Marine scheint zur Zeit noch zu optimistisch. Vgl. auch Nauticus 1909: „Der heutige Stand der Luftschiffahrt usw.“.

**) „Illustrierte Aeronautische Mitteilungen“.

Schraubenflieger.

Ganz anders — weit günstiger — sind die Aussichten der Schraubenflieger. Sie brauchen nicht den lästigen Anlauf zum Abflug; langsames Ansteigen, Stillstehen und Schweben in der Luft ist möglich. Bei ihnen stellen zielbewußtes Arbeiten, dadurch schrittweises Vorwärtskommen und Vervollkommnen den sicheren Erfolg vor Augen (Lehrstuhl an der Göttinger Hochschule für Flugtechnik). Noch ist der Nutzeffekt der Schraubenflieger gegenüber dem der Drachenflieger schlecht (man braucht die dreifachen Pferdestärken), aber schon greifen die neuesten Schraubenfliegerkonstruktionen ins brauchbar Praktische hinüber.

1. Buitton-Huber (50 Pferdestärkenmotor; 2 gleich große Hubschrauben, die in entgegengesetzter Richtung wirken; achterliche Schubschraube).

2. Brüder Bréguet in Douaie (4 vierflügelige Doppelschrauben mit 32 Flügeln, aufgestellt auf einem Gerüst in der schiefwinkligen Form eines Andreaskreuzes; zentral eingebaut der 45 Pferdestärkenmotor; Gesamtgewicht 600 kg).

3. Bertin (Modell III.; 55 Pferdestärkenmotor; der Motor treibt 2 Schrauben: die eine hat 3 m Durchmesser und wird direkt von dem Motor, der mit 1000 Touren läuft, getrieben; die andere ist eine große Schraube von 7,80 m Durchmesser, deren Flächen mit Seidenstoff bespannt sind; die Flächen haben insgesamt 4 qm Oberfläche; Gesamtgewicht 210 kg).

— —

Vorläufig scheint für die Marine in Luftschifffragen ein Abwarten und Prüfen der Erfahrungen anderer richtig (Unterseeboote); in erster Linie steht eben — das ist oft genug betont worden — der durch die Flottengesetze festgelegte Ausbau der Flotte.

Aber gerade wenn man für die Aufklärung zur See die Verwendung der teueren, nach den vorläufigen Leistungen über dem Meere wohl nur an seltenen Tagen verwendbaren Luftschiffe bis zum Vorhandensein erprobter, vervollkommneter Typen hinausschiebt, tritt die Forderung, die billigen schnellen, überall und rasch verwendbaren „Schwerer als die Luft" zu verwenden, gebieterisch in die Erscheinung. (In der Verwendung der „Leichter als die Luft" sammelt die Luftschiffertruppe der Armee Erfahrungen; deren Verwertung wird dem Seeoffizier und Marineingenieur, die mancherlei Erfahrungen mitbringen, seinerzeit nicht schwer fallen, zumal da sich schon jetzt mancher für die verwandte Waffe interessiert).

Im Flottenmanöver 1907 hat die italienische Marine von dem besonders zum Ballonschiff eingerichteten Kreuzer „Elba" aus mit Fesselballons in der Beobachtung anlaufender Unterseeboote, Torpedos, im Entdecken von Minen, im Beobachten und Melden von Geschoßaufschlägen sehr gute Erfahrungen gemacht und danach Spezial-Ballonschiffe in Auftrag gegeben (auch vor Port Arthur haben beim indirekten Schießen der Schiffe Offiziere in Ballons die Aufschläge beobachtet).

Was bei diesen Versuchen der Fesselballon ermöglichte, wird der gut geführte Flieger in vervollkommnetem Maße leisten. Er kann sich (als Schraubenflieger gedacht) ohne Anlauf vom Deck jedes Schiffes zu beliebiger Höhe (im Gegensatz zum Drachenflieger) erheben; kann neben den in den italienischen Manövern erprobten Tätigkeiten Anmarsch und Formation des Gegners aufklären; kann wertvolle Dienste auch in der Küstenverteidigung — von den Nordseeinseln und Küstenplätzen aus — in der Aufklärung und Nachrichtendienst gewährleisten (zumal beim Ausfall der drahtlosen Telegraphie).

Kapital- und Menscheneinsatz sind minimal, zumal da das Treffen des kleinen, schnell beweglichen Ziels auch nach Einbau der neu konstruierten Ballonabwehrkanonen schwer bleiben wird.

Gerade weil die Marine sich zu Anfang mit einem Aufsteigen und Stillstehen in der Luft zur Beobachtung begnügen kann, bietet sich der Entwicklung des Schraubenfliegers zum brauchbaren Luftfahrzeug bei ihr in Praxis und Theorie das geeignetste Feld. Auch in der Erforschung der Atmosphäre über den Meeren — eine Tätigkeit, in

der schon jetzt unsere Vermessungsschiffe Wertvolles geleistet haben — wird der Schraubenflieger in vervollkommneter Weise den Fesselballon ersetzen, zumal da sein Gebrauch sich billiger stellt.*)

Über kurz oder lang Stellung nehmen zur neuen Kunst muß die Marine. In Frankreich befürworten schon seit dem vorigen Jahre die Tageszeitungen die Zuteilung aller lenkbaren Luftfahrzeuge zum Befehlsbereich der Marine; der geniale Konstrukteur der „Lebaudys" („Lebaudy", „Patrie", „République") betonte in Paris in einem Vortrag: „Wie verlockend muß gerade dem Marineoffizier die Verwendung der „Lenkbaren" im Seekriege scheinen, wenn er bedenkt, wie ungeheuer verschieden die Werte sind, die sich im ungleichen Kampfe gegenüberstehen." In England fürchtete Mr. Edge, die gegenwärtig in Frankreich vorhandenen Luftfahrzeuge wären imstande, die englische Flotte in einer Entfernung von 20 sm von der französischen Küste unbrauchbar zu machen, wenn sich die englische Admiralität nicht zur Einführung von Luftfahrzeugen entschließe. In Amerika hob der Bericht über den III. Luftschiffahrtskongreß als besonders fördernd die tätige Teilnahme vieler Flottenoffiziere hervor. In Dänemark nimmt seit 1905 ein Oberleutnant zur See an Ellehammers Flugversuchen sachverständigen Anteil, und aus Saint-Malo kommt in diesen Tagen die verbürgte Nachricht, daß dort ein junger Marinekonstrukteur, Charpentier, eine Flugmaschine für Marinezwecke — zum Fliegen und Schwimmen fähig — konstruiert hat; die Erprobungen sollen in nächster Zeit beginnen.

F. W. Kaiser, Oberleutnant zur See.



Wert von Registrierkompassen.

Über Registrierkompasse, d. h. Apparate, die imstande sind, bestimmte Richtungen, die für irgend einen Zweck von Kompassen angezeigt werden, so festzulegen, daß die Angaben nachträglich wieder ablesbar und verwertbar sind, hat man in den fachwissenschaftlichen Zeitschriften bisher nur vereinzelt gelesen. In der praktischen Seefahrt sind sie kaum oder lediglich zu Versuchen in Tätigkeit gekommen. Allgemeine Einführung haben sie nicht gefunden. Es sind verschiedene solcher Apparate im In- und Auslande konstruiert. Bei näherer Beobachtung des Wertes dieser Registriervorrichtungen treten eine ganze Reihe von Vorteilen für die Seeschiffahrt auf, die in Nachfolgendem kurz besprochen werden sollen und die darauf hinweisen, daß bei brauchbarer Konstruktion ein solcher Apparat der Seeschiffahrt wertvolle Dienste leisten kann.

Zunächst muß noch erwähnt werden, daß der Grund für die Nichteinführung bisheriger Konstruktionen lediglich an der Ungenauigkeit und Unzuverlässigkeit des Anzeigens, mit der sie behaftet waren, liegen dürfte.

Die bisher erbauten Registrierapparate schlossen sich eng an die Magnetkompasse an. Das magnetische Moment der Kompaßmagnete, das im Verein mit der Horizontalintensität des Erdmagnetismus die einrichtenden Kräfte ergab, wurde mit zum Schleppen der Registriervorrichtung benutzt, und dies mußte selbstverständlich für den Kompaß, für den ohnehin an Bord schon ein Teil der richtenden Kraft verloren geht, eine weitere wesentliche Schwächung bedeuten.

War der Apparat einfach, so war er zu ungenau, war er kompliziert, so mußte sein Gewicht störend auf den vorhandenen Magnetismus einwirken und er wurde unzuverlässig. Erst als es gelang, brauchbare Fernübertragungen für Kompaßangaben zu

*) Vgl. die Versuche des Prof. Dr. Wiechert-Göttingen (Direktor des Geophysikalischen Instituts).

bauen, konnte mit Aussicht auf Erfolg an die Konstruktion eines Kompaßregistrierapparates, der die Anzeigegenauigkeit der jedesmal benutzten Fernübertragung besitzen soll, gegangen werden. Ein solcher liegt zur Zeit in dem durch D. R. P. Nr. 211 083 geschützten „Kursschreiber“ vor. Dieser soll auf einem eingeteilten Papierbande, das an einem Schreibstift vorbeibewegt wird, eine fortlaufende gerade oder gekrümmte Linie ziehen, die für jeden zurückliegenden Zeitpunkt das Ablesen des damals tatsächlich gesteuerten Kurses gestattet. Es wird somit ein sich selbsttätig festlegendes Dokument über die Kurse des Schiffes gegeben.

Der Wert derartiger Aufzeichnungen ergibt sich aus Folgendem:

Die im Moment einer seitlichen Bewegung eines Schiffes aufgezeichnete Kurve gibt einen vorzüglichen Anhalt für die Ausbildung und Beurteilung der Schiffssteurer. Jeder Fehler, den der Mann macht, jedes schlechte und unruhige Steuern erscheint auf dem Papier. Auch bei nicht ständiger Kontrolle lassen sich dem einzelnen Rudergänger Nachlässigkeiten oder Fehler nachträglich nachweisen, da bei der Registrierung auch die Zeit niedergelegt wird.

Was ein schlechtes Steuern für ein Schiff ausmacht, weiß jeder Seemann. Für alle seegehenden Schiffe, Krieg- oder Handelsschiffe, kommt der wirtschaftliche Verbrauch von Betriebsmitteln und die Zeit, in der die Wege über See zurückgelegt werden, außerordentlich in Frage. Ein schlechter Rudersmann kann auf die Dauer durch viel Ruderlegen und Fahren in Zickzacklinien stark schädigend wirken, ein guter große Ersparnisse erreichen.

Die gute Ausbildung der Rudergänger kommt dem Manövrieren in engem Fahrwasser sehr zustatten. Ein Rudersmann, der sich ständig kontrolliert weiß, nimmt sich sehr zusammen, steuert unwillkürlich besser und lernt es somit eher. Ständig schlechte Steurer können bald erkannt und beseitigt werden, ehe sie Schaden anrichten.

Jeder fahrlässig oder sonst unabsichtlich gemachte Fehler kann, wenn er nicht sofort gemerkt war, nachträglich festgestellt und in Rechnung gezogen werden. Dies ist von größter Wichtigkeit für die Aufmachung des gegißten Bestecks. Wenn auch heutzutage die astronomische Ortsbestimmung sehr entwickelt ist und der Schiffsort mit einiger Genauigkeit unter Umständen astronomisch festgelegt werden kann, wo man früher keine Anhaltspunkte mehr hatte, so ist doch in vielen Fällen, besonders in unseren Breiten und Meeren, die Genauigkeit des gegißten Bestecks von höchster Wichtigkeit; nicht nur für Küstenfahrzeuge, wie in einer früheren Abhandlung über Registrierkompasse erwähnt wurde, sondern für jedes größere Seeschiff und besonders die ozeankreuzenden Schnelldampfer, auf denen jedes Mittel zur Erhöhung der Sicherheit der Passagiere angewendet werden muß. Ein selbsttätiger Apparat, der dauernd arbeitet, gibt genauere Ergebnisse als ein Ablesen des anliegenden Kurses durch einen Menschen, der noch persönliche Fehler machen kann und über längere Zeiträume nicht abliest. Dies trifft für Kriegwie Handelsschiffe in gleicher Weise zu. Die größere Genauigkeit des gegißten Bestecks wird eine Herabminderung von Unglücksfällen oder Havarien herbeiführen.

Da jede seitliche Bewegung des Schiffes nach der Zeiteinheit festgelegt wird, ist die Registrierkurve ein wichtiges Dokument für Seeamtsverhandlungen, gerichtliche Entscheidungen und Verhalten von Seeversicherungsgesellschaften. Bei Strandungen oder sonstigen Havarien wird die Kurve ein einwandfreies Zeugnis über tatsächliche Bewegungen des Schiffes geben, was im Verein mit den angeblichen Kommandos und Verhalten des Rudergängers zur Klärung der Situationen beitragen wird. Auch hier kann die vorhandene selbsttätige Kontrolle zu größerer Aufmerksamkeit der verantwortlichen Personen führen.

Von größerer Bedeutung wird der Registrierapparat für manövrierende Kriegschiffe sein, da die Kurve jederzeit eine Kontrolle der ausgeführten Manöver und eine Beurteilung der letzteren zuläßt.

Die Stationierung eines besonderen Mannes an den Kompassen kann in dieser Hinsicht unterbleiben. Die Kurve zeigt mit größerer Genauigkeit, als sie die Sinne

dauernd wahrzunehmen vermögen, die Manöver an. Es bleibt hiervon unberührt, daß für gewisse Zwecke selbstverständlich Leute am Kompaß stehen müssen.

Von besonderem Nutzen werden die Angaben bei unglücklichen Zufällen, z. B. bei Kollisionen von manövrierenden Kriegschiffen oder Handelsschiffen, sein. Selbst ein unbeteiligter Beobachter am Kompaß versagt im kritischen Moment, oder seine Wahrnehmungen werden äußerlich beeinflußt, während der Apparat einwandfrei mitarbeitet, solange die Kompasse arbeiten.

Im Gefecht wird er in gleicher Weise wertvolle Dokumente über die einzelnen Phasen des Gefechts, außerdem Angaben über das Verhalten des Kompasses während des Gefechts liefern und daraus Rückschlüsse auf seine Brauchbarkeit nach dem Gefecht zulassen. Seine geschützte Aufstellung für diesen Zweck ist selbstverständlich Erfordernis.

Außerdem kommen Registrierkompasse noch für wissenschaftliche Zwecke in Frage. Zur Zeit werden in den meisten Fällen, weil zufällig kein Beobachter vorhanden ist, plötzliche Abweichungen der Magnetnadel von der normalen Richtung nicht bemerkt werden. Der Apparat legt sie selbsttätig nieder. Solche Fälle können eintreten bei Nordlichtern, magnetischen Stürmen, Blitzschlägen, Passieren von Orten mit erdmagnetischen Störungen (größere Eisenerzlager), bei Erd- oder Seebeben.

Alle diese Registrierungen lassen Schlüsse und Erwägungen zu, die für die Forschung von Vorteil werden können und nicht zum wenigsten in Gegenden, in denen es keine Observatorien gibt oder solche nicht geschaffen werden können, z. B. auf hoher See. Wenngleich der Bordkompaß in keiner Weise an Genauigkeit mit den wissenschaftlichen magnetischen Beobachtungsinstrumenten auf Observatorien konkurrieren kann, so wird er doch auch in dieser Beziehung verwertbare Angaben und brauchbare Anhaltspunkte zu liefern imstande sein.

Die vorstehenden Ausführungen dürften schon genügen, auf den hohen Wert eines wirklich brauchbaren Registrierkompasses für die gesamte Seeschiffahrt hinzuweisen. Voraussetzung ist dabei immer ein wirklich verwendungsfähiger, gut aufgestellter und gut unter Kontrolle gehaltener Kompaß, wie er wenigstens in der deutschen Seeschiffahrt heutzutage auf allen größeren seegehenden Schiffen angetroffen wird. Sind solche Apparate erst in der Praxis allgemein eingeführt, so werden sich auch noch mehr Verwendungsmöglichkeiten und Punkte, in denen ihr Gebrauch Vorteil bringt, ergeben.

Stz.



Der Quadrant.

Ein neues Winkelmeß-Instrument von H. Gadow-Friedenau.

D. R. P. angemeldet. — (Mit 4 Abbildungen.)

Seit der Erfindung des Spiegelsextanten durch Hadley um 1730 ist dieses Instrument zwar in seiner technischen Ausführung immer mehr verbessert worden, das Grundprinzip der doppelten Spiegelung ist jedoch dasselbe geblieben, und die hierdurch bedingten Unvollkommenheiten hat man immer wieder mit in den Kauf nehmen müssen. Inwiefern der von mir erfundene Quadrant imstande ist, den Sextanten zu ersetzen und an Stelle seiner Unvollkommenheiten Vorteile zu bringen, soll in Folgendem auseinander gesetzt werden, wozu ich zunächst eine Zusammenstellung der dem Sextantenprinzip anhaftenden Nachteile bringe:

1. Durch die doppelte Reflexion der Lichtstrahlen des rechten Objekts wird die Helligkeit des Bildes herabgesetzt, und zwar umsomehr, je größer der zu messende Winkel ist.

2. Es lassen sich nur Winkel bis höchstens 130° messen; ist das rechte Objekt schon an und für sich lichtschwach, so wird die Größe des meßbaren Winkels noch bedeutend geringer.

3. Die Beobachtung lichtschwacher Sterne ist nur möglich, indem man sie, wie der seemännische Ausdruck lautet, herunter holt, was eine nur durch häufige Übung zu erlangende Fertigkeit im Beobachten erfordert.

4. Bei Höhenmessungen von Gestirnen ist man an den unter dem Gestirn liegenden Horizont gebunden; wäre man imstande, auch das Supplement der Höhe über dem gegenüberliegenden Horizont zu messen, so könnte man sich den am besten sichtbaren Horizont auswählen.

5. Messungen über den künstlichen Horizont sind des doppelten Winkels wegen nur bei Höhen bis höchstens 60° ausführbar.

Durch den seiner unhandlichen Form wegen wenig in Gebrauch gekommenen Prismenkreis von Pistor & Martins war man bemüht, einige der Nachteile des Sextanten zu beheben, man blieb aber wieder bei der doppelten Spiegelung, indem man die von dem Alhidadenspiegel zurückgeworfenen Lichtstrahlen durch ein Prisma gehen ließ, dessen Hypothenusenfläche bei Nullstellung der Alhidade parallel zur Spiegelebene liegt. Durch die so bedingte Lage des Prismas wurde aber gleichfalls die Winkelmessung bei 130° begrenzt, da alsdann durch das Prisma das rechte Objekt verdeckt wurde. Allerdings konnte man Winkel von 130° bis 180° in der Weise messen, daß man die Alhidade über 180° der Teilung hinausdrehte, das rechte Objekt direkt anvisierte und das Licht des linken Objekts in den Spiegel gelangen ließ; die so erhaltenen Winkel von 180° bis 290° sind nichts anderes als Winkel von 180° bis 70°. Hervorgehoben muß aber werden, daß infolge Verdeckung durch den Kopf des Beobachters ein ziemlich großer Sektor um 180° herum für die Winkelmessung unbenutzbar wird, ein Übelstand, der auch beim Quadranten bestehen bleibt. Bei terrestrischen Objekten läßt sich die vorher beschriebene Art der Messung wohl ganz gut ausführen, wollte man aber z. B. zur Breitenbestimmung in den Tropen die Höhe eines Gestirns von 70° bis 80° über den künstlichen Horizont messen, so müßte man das Gestirn direkt anvisieren und sein Spiegelbild aus dem künstlichen Horizont heraufholen, eine Manipulation, die wohl den wenigsten geglückt sein mag. Schließlich war die Lagerung des Fernrohrs beim Prismenkreis eine wenig sichere.

Da für die astronomische Navigation kleine Winkel, unter 8°, von gar keiner, für die terrestrische nur von geringer Bedeutung sind (Abstandsbestimmung durch Höhenwinkel, wofür ein kleiner Oktant vollkommen ausreicht), so wird mir die Berechtigung nicht abzusprechen sein, als Ersatz der bisher in der Navigation gebräuchlichen Winkelmeßinstrumente ein solches vorzuschlagen, mit dem allerdings Winkel bis zu 5° nicht meßbar sind, das aber jeden Winkel bis nahezu 180° mit einer Leichtigkeit und Präzision zu messen gestattet, wie sie beim Sextanten vergebens gesucht werden.

Beschreibung des Quadranten.

Die Bezeichnungen Oktant und Sextant rühren daher, daß das Bogenstück dieser Instrumente ursprünglich gleich dem achten bzw. sechsten Teil eines Kreises war, die meßbaren Winkel also 90° und 120° betrugen. Aus dem gleichen Grunde ist für das vorliegende Instrument, dessen Bogenstück einen Viertelkreis ausmacht, die Bezeichnung Quadrant gewählt worden.

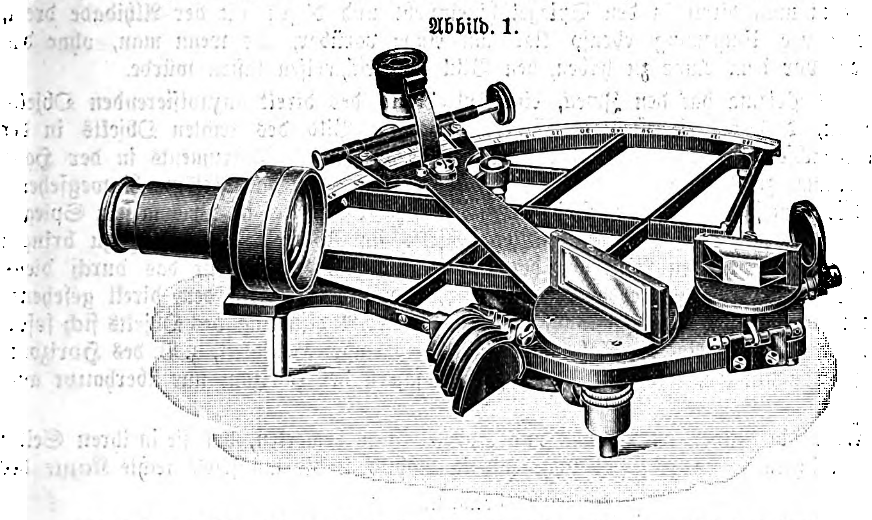
Der Instrumentenkörper in der beim Sextanten üblichen Ausführung trägt den Limbus, dessen etwa 100 Winkelgrade großes Bogenstück die Teilung von 0° bis 180° trägt. Die Unterteilung und der Nonius werden in zweifacher Weise ausgeführt, so daß man je nach der Bestimmung des Instruments entweder Sextantenteilung mit 10″ oder Oktantenteilung mit 30″ Ablesung erhält. Die Alhidade mit Einstellvorrichtung ist ähnlich wie beim Sextanten, jedoch sind Mikrometerschraube und Spiralfeder in einer Hülse gelagert, um sie vor Verunreinigung und Bestoßen zu schützen.

Der Spiegel von länglich rechteckiger Form sitzt über dem Drehpunkt der Alhidade in einem Rahmen, dessen drei in die Alhidade eingreifende Fußschrauben eine Korrektion

der Spiegelstellung ermöglichen. Die Stellung des Spiegels zur Alhidade ist derart, daß bei Nullage der letzteren die vordere Spiegelfläche in die Verlängerung der Fernrohrachse fällt, bzw. bei Stellung der Alhidade auf 180° die Fernrohrachse senkrecht zur Spiegelfläche auf die Drehachse des Spiegels trifft.

Zur Aufnahme des Fernrohrträgers und des Prismas hat der Instrumentenkörper zwei Angüsse, für ersteren nahe dem Nullpunkt des Limbus am rechten Schenkel, für letzteres hinter dem Spiegel am linken Schenkel des Instrumentenkörpers. Auf die Ausstattung mit Fernrohren ist besondere Sorgfalt gelegt worden; sowohl das astronomische wie auch besonders das terrestrische Fernrohr weisen ein großes Gesichtsfeld auf, damit das direkt anzuvisierende Objekt über das Prisma hinweg, bei Höhenmessungen neben ihm, schnell aufgesucht und darauf im Prisma festgehalten werden kann. Die Güte der Fernrohre wiegt den durch das Prisma hervorgerufenen geringen Lichtverlust des direkten Objekts voll auf, so daß der Vorteil des lichtstarken Spiegelbildes allein bestehen bleibt.

Abbild. 1.



Das terrestrische Fernrohr hat 3½ fache Vergrößerung, 7° 30′ Gesichtsfeld, das astronomische 6 fache Vergrößerung und 5° 30′ bzw. mit umgewechseltem Okularauszug 10 fache Vergrößerung und 3° 50′ Gesichtsfeld. Das Prisma von rechtwinklig gleichschenkliger Form, dessen brechende Kante jedoch zur Vermeidung störender Reflexe abgeschliffen und abgedeckt ist, ist in einem Rahmen auf einer kreisrunden Platte gelagert, die durch eine kurze Säule mit dem Instrumentenkörper verbunden ist. Die Säule trägt einen Ansatz, gegen den beiderseitig Schrauben drücken, durch die eine Feinstellung des Prismas mit großer Genauigkeit ausgeführt werden kann. Die Höhenlage des Prismas ist derart, daß es, durch den Fernrohrträger gesehen, zum größten Teil über den Spiegel hinausragt.

An Vorschlaggläsern sind vier in halbkreisförmiger Fassung für den Spiegel und drei in kreisförmiger Fassung für das Prisma vorhanden. Auf dem Träger der letzteren bewegt sich noch eine schwarze Metallblende, die so vor das Prisma geschlagen werden kann, daß nur die durch einen Ausschnitt der Blende und das Prisma gehenden Lichtstrahlen in das Fernrohr fallen. Diese Blende gebraucht man bei Beobachtungen über den künstlichen Horizont zur Vermeidung störender Lichtreflexe und bei Messung von Sonnenhöhen über den Seehorizont mittels astronomischen Fernrohrs, um den neben dem Prisma direkt sichtbaren Horizont abzudecken. Auch bei terrestrischen Messungen verwendet man die Blende mit Vorteil, da man dann nur die zu messenden Bilder im Prisma und Spiegel sieht und nicht durch das oberhalb des Prismas direkt sichtbare und durch die unruhige Handhaltung hin- und hergehende Objekt gestört wird.

Der Handgriff, dessen Anbringung am Instrument der natürlichen Haltung der Hand des Beobachters angepaßt ist, trägt eine messingne Buchse mit konischer Durchbohrung zum Aufsetzen des Instruments auf ein Stativ.

Wirkungsweise des Instruments.

Der Hauptvorzug des Quadranten liegt darin, daß die doppelte Spiegelung des rechten Objekts vermieden wird; die von dem Spiegel reflektierten Strahlen fallen direkt in das Fernrohr. Hieraus ergibt sich eine hervorragende Helligkeit des Bildes, die mit wachsendem Winkel noch zunimmt; man ist imstande, auch schlecht beleuchtete Objekte, die mit dem bloßen Auge noch wahrnehmbar sind, mit dem Quadranten zu messen, während der Sextant in solchen Fällen häufig versagt.

Durch die große Helligkeit des Bildes wird auch das Aufsuchen des zu messenden Objekts derart erleichtert, daß man eigentlich von einem Aufsuchen gar nicht mehr reden kann; indem man direkt in den Spiegel hineinsieht und diesen mit der Alhidade dreht, geht die ganze Umgebung ebenso klar am Auge vorüber, als wenn man, ohne das Instrument vor dem Auge zu haben, den Blick umherschweifen lassen würde.

Das Prisma hat den Zweck, ein Spiegelbild des direkt anzuvisierenden Objekts zu erzeugen, das bei eingestelltem Winkel über dem Bild des rechten Objekts in der Spiegeldrehachse steht und auch bei unruhiger Haltung des Instruments in der Hand seine Stellung zu letzterem nicht ändert. Sucht man, über das Prisma hinwegsehend, bei der Winkelmessung das linke Objekt auf, so erscheint darunter im Prisma sein Spiegelbild, das man mit dem Bild des rechten Objekts im Spiegel zur Deckung zu bringen hat. Infolge der totalen Reflexion der Lichtstrahlen im Prisma ist das durch dieses erzeugte Bild ebenfalls von bedeutender Lichtstärke und steht hierin dem direkt gesehenen Objekt nur wenig nach; der Umstand, daß bei direkter Anvisierung des Objekts sich sofort sein Bild im Prisma zeigt, ermöglicht es, auch bei geringer Helligkeit, z. B. des Horizonts bei Nachtbeobachtungen, solche stets auszuführen, sofern der Horizont nur überhaupt auszumachen ist.

Über die Bilder im Prisma und Spiegel ist zu bemerken, daß sie in ihren Seiten vertauscht erscheinen; es setzt sich zwar wie in Abbild. 2 die anvisierte rechte Kante des

Abbild. 2.

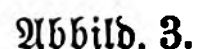


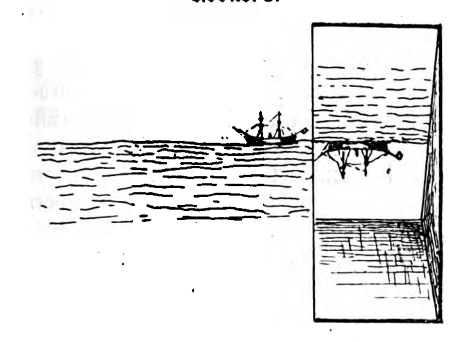
Leuchtturms im Prisma fort, der Leuchtturm selbst jedoch erscheint rechts davon, so daß man versucht wäre, die anvisierte Kante für die linke zu halten, wenn nicht das über dem Prisma direkt gesehene Objekt davor bewahrt. Da in der terrestrischen Navigation nur Punkte, wie Kirchturm-, Leuchtturmspitzen und dgl., gemessen werden, kommt dieser Umstand nicht störend in Betracht.

Abbild. 3 zeigt das Bild des Horizonts im Prisma.

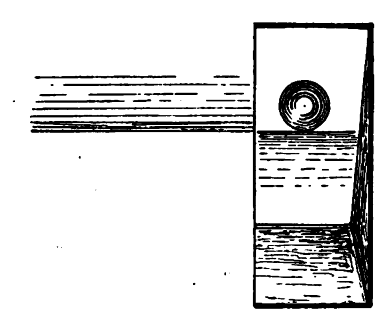
Sonnenunterrandshöhen mit dem terrestrischen Fernrohr werden gemessen, wenn das Sonnenbild, wie bei der Beobachtung mit dem Sextanten im astronomischen Fernrohr, bei nach oben zeigendem Wasser auf der Kimm aufsitzt; benutzt man das astronomische Fernrohr, so erscheint das Bild einer Unterrandshöhe der Sonne aufrecht in der in Abbild. 4 angedeuteten Weise.

Folgende Eigenschaft des Prismas ist für Höhenmessungen über den Horizont von ganz besonderem Vorteil. Kippt man das Instrument und mit ihm das Prisma, so wird das Bild des Horizonts in letzterem um den doppelten Winkel gebrochen, der Horizont würde also bei einer Drehung des Instruments um 45° im Prisma senkrecht stehen. Da nun Höhenmessungen von Gestirnen immer im Vertikalkreis auszuführen sind, der auf dem Horizont senkrecht steht, so hat man dadurch, daß das Bild des Horizonts im Prisma immer wagerecht und parallel zum direkt gesehenen Horizont gehalten wird, einen vorzüglichen Anhalt, daß man im Vertikalkreis des Gestirns verbleibt; jede geringe Abweichung aus diesem macht sich durch Aufkippen des Horizontbildes im Prisma bemerkbar. Für das Messen von Sternhöhen ist das so lästige Herunterholen des Sterns überflüssig. Hat man vor der Messung sich die Umgebung des zu messenden Sterns angesehen, so wird man beim Anvisieren des Horizonts und Bewegen der Alhidade im Spiegel ohne weiteres den Stern wiedererkennen können. In der Dämmerung hat man den besonders hoch zu veranschlagenden Vorteil, auch Höhen über den entgegengesetzten Horizont messen zu können. Es wird z. B. abends der Westhorizont noch sehr scharf sein,


Abbild. 3.




Abbild. 4.



während nur am östlichen Himmel erst Sterne klar erkennbar sind, der darunter befindliche Horizont aber nicht zu gebrauchen ist; die Messung solcher Supplementhöhen bietet mit dem Quadranten keine Schwierigkeit. Hieraus ergibt sich bei näherer Betrachtung aber noch ein weiterer großer Vorteil, nämlich die direkte Messung der Kimmtiefe.

Beobachtet man drei Höhen in der Reihenfolge Osthöhe — Westhöhe — Osthöhe, so ergibt eine einfache Interpolation für den Zeitpunkt der Westhöhe die zugehörige Osthöhe; die Addition beider Höhen gibt $180° + 2\,k$. Einfacher noch gestaltet sich die Bestimmung der Kimmtiefe, wenn zwei Beobachter gleichzeitig Ost- und Westhöhe messen. Man ist also in einfacher Weise in der Lage, ohne Benutzung eines besonderen Kimmtiefenmessers bei jedesmaligem Observieren die so oft von den im „Nautischen Jahrbuch“ angegebenen Werten abweichende Kimmtiefe direkt zu bestimmen.

Die Korrektion des Instruments.

Um die richtige Stellung von Spiegel und Prisma prüfen zu können, ist dem Instrument ein in das terrestrische Fernrohr nach Entfernung der Optik einzuschiebendes Diopterrohr mitgegeben, das senkrecht zur Instrumentenebene in der Fernrohrachse zwei Platinfäden trägt. Hat man die Alhidade genau auf 180° gestellt und hält, durch das Diopterrohr sehend, die beiden Platinfäden in eins, so muß bei richtiger Spiegelstellung auch ihr Spiegelbild in Deckung sein; erscheint es seitlich davon, so führt man durch Bewegung der Feinschraube die Deckung herbei und liest am Nonius den Indexfehler ab. Bei größerem Index ist der Spiegel zu korrigieren. Alsdann drehe man das Instrument um und sehe durch das Prisma in das Diopterrohr; bei richtiger Prismenstellung muß

der über dem Prisma direkt gesehene Faden mit seinem Spiegelbild im Prisma eine ungebrochene gerade Linie bilden, andernfalls ist die Prismenstellung zu korrigieren.

Die Prüfung und gegebenenfalls notwendige Korrektion des Instruments kann leicht ohne jegliche Hilfsmittel vor jedem Gebrauch in der Kammer vorgenommen werden.



Die deutsche Funkentechnik im Seeverkehr und der Internationale Funkentelegraphenvertrag.

Von Ober-Postpraktikant H. Thurn.

Nach dem Artikel 3 des am 1. Juli 1908 in Kraft getretenen Internationalen Funkentelegraphenvertrages vom 3. November 1906 sind die Küsten- und Bordstationen ohne Unterschied des von ihnen benutzten funkentelegraphischen Systems zum wechselseitigen Austausch der Funkentelegramme verpflichtet. Eine allgemeine völkerrechtliche Verpflichtung zum funkentelegraphischen Verkehr aller Schiffe untereinander besteht also nicht.

Es war der englischen Wireless Telegraph Company gleich im Anfang gelungen, mit dem britischen Lloyd ein Übereinkommen zu treffen, in dem vereinbart worden war, daß die Stationen dieser Gesellschaft nur mit dem Marconi-System ausgerüstet werden und ausschließlich mit solchen Schiffen in Verkehr treten dürfen, die Marconi-Stationen an Bord führen, daß sie also für Schiffe, die Funkentelegraphenanlagen anderer Systeme benutzen, keine Nachrichtenvermittlung auf funkentelegraphischem Wege übernehmen. Die Marconi-Gesellschaft hatte 1904 sogar Vorschriften über den drahtlosen Nachrichtendienst erlassen, nach denen die Marconi-Stationen mit deutschen Funkenstationen nach dem System „Telefunken“ z. B. nicht in Verkehr treten dürfen, soweit nicht infolge besonderer Umstände oder der Sicherheit des Schiffes Ausnahmen angezeigt seien. Auch die deutschen Ozeangesellschaften (Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd) haben sich durch langfristige Verträge mit der genannten Gesellschaft die Hände gebunden und führen fast ausschließlich das fremde System an Bord.

Durch die Tatsache, daß die Marconi-Gesellschaft den Verkehr mit Stationen, die nicht mit ihren Apparaten ausgerüstet sind, grundsätzlich ablehnt, hierdurch also den doppelten Zweck verfolgt, nicht nur den Vertrieb von Apparaten anderer Systeme zu verhindern, sondern auch den ganzen funkentelegraphischen Verkehr in ihrer Hand zu vereinigen, ist der eigentümliche Fall eingetreten, daß ein Interesse kommerzieller Natur zum Hemmschuh für den internationalen Verkehr und seine Regelung geworden war. Schon die Vorkonferenz hatte festgestellt, daß diese Bestrebungen mit den Grundsätzen des modernen Verkehrs unvereinbar sind und die größte Gefahr für die Ausnutzung wissenschaftlicher und technischer Neuerungen in sich schließen. „Es muß zugegeben werden“, so sagte Schneeli*), „daß die Marconi-Gesellschaft, welcher Italien heute noch derartig vertraglich verpflichtet ist, daß es der Konvention bis zum Ablauf seiner Verträge nicht beitreten kann, als Handelsgesellschaft vollauf berechtigt ist, vor allem ihre eigenen Interessen zu schützen und ihr Monopol so lange aufrecht zu erhalten, als es ihr möglich ist. Diese Interessen kollidieren aber in der empfindlichsten Weise mit dem allgemeinen Verkehrsinteresse. Da nun die Funkentelegraphie von den meisten Staaten schon monopolisiert worden ist, so lag es um so näher, daß die Staaten den Verkehr gemeinschaftlich regelten, ohne Rücksicht auf die Systeme, die zur Verwendung kommen konnten und denen der freie Wettbewerb zugunsten der Allgemeinheit ermöglicht werden mußte.“

*) Dr. Schneeli, Radiotelegraphie und Völkerrecht, Berlin 1908, S. 18.

Ein großer Erfolg der Konvention liegt deshalb in der Abfassung des Artikels 3, durch den eine Gleichberechtigung der verschiedenen funkentelegraphischen Systeme festgesetzt und der Grundsatz anerkannt wurde, wonach allen Systemen freier Verkehr gestattet sei, so daß die monopolistischen Bestrebungen einzelner Systeme, wenigstens soweit der Verkehr zwischen Küsten- und Bordstationen in Frage kommt, in den Hintergrund gedrängt sind. Vom 1. Juli 1908, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Konvention, haben diejenigen Staaten, die den funkentelegraphischen Vertrag abschließen, ein Recht, zu verlangen, daß die Stationen der Schiffe und der Küsten Radiotelegramme ohne Rücksicht auf das System absenden und empfangen. „Danach hat z. B. das Deutsche Reich", so sagt Meili,*) „einen völkerrechtlichen Anspruch gegenüber Großbritannien, dahin gehend, daß dieser Staat die seiner Souveränität unterworfenen Stationen für den internationalen Verkehr zu einem konventionsgemäßen Verhalten zwingt. Und was das Verhalten der Schiffe auf dem Meere betrifft, so ist durch gegenseitige Übereinstimmung ein bestimmtes völkerrechtliches Vorgehen gesichert: Die internationale Konvention hat dasjenige Resultat erreicht, das ein Staat für sich allein niemals hätte herbeiführen können. Es wäre daher auf Grund der Genehmigung der Staatsverträge nicht zulässig, daß z. B. England denjenigen Schiffen, welche die Flagge von Großbritannien tragen, befehle, nur mit solchen Küstenstationen zu verkehren, die das Marconi-System führen."

Die Annahme, daß der Artikel 3, soweit nicht gewichtige Sonderinteressen entgegenstanden, auf der Konferenz günstige Aufnahme finden würde, hat sich als zutreffend erwiesen. England, das auf der Vorkonferenz dem Prinzip der freien Konkurrenz aller Systeme noch nicht zugestimmt hatte, sah sich auf der Hauptkonferenz infolge seines inzwischen in Kraft getretenen Gesetzes vom Jahre 1904, wonach weder an der englischen Küste noch auf Schiffen, die die englische Flagge führen, Funkentelegraphenstationen ohne staatliche Genehmigung errichtet werden dürfen, in einer anderen Lage. Es erklärte,**) „daß es bereit sei, dem Grundsatze der Verkehrspflicht aller Stationen untereinander ohne Unterschied des Systems von vornherein unter dem Vorbehalte zuzustimmen, daß ein die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs sicherndes Betriebsreglement zustande komme und jede Regierung das Recht behalte, gewisse Stationen von der allgemeinen Verkehrspflicht auszuschließen; für diese ausgenommenen Küstenstationen würde dann der Sonderverkehr mit Bordstationen desselben Systems namentlich in vielbefahrenen Küstengewässern erleichtert werden, und dies würde gleichzeitig den Nachbarstationen mit unbeschränkter Verkehrspflicht zugute kommen. Ferner erklärt Italien, daß auch seinerseits die Wichtigkeit des Verkehrs der verschiedenen Systeme untereinander anerkannt werde, daß es aber die den freien Verkehr ausschließenden Verträge mit Marconi halten müsse, bis es gelänge, sie in beiderseitigem Einverständnis entsprechend zu ändern.

Nachdem seitens der englischen Vertreter wiederholt betont worden war, daß die für gewisse Stationen gewünschte Ausnahme von der allgemeinen Verkehrspflicht keineswegs eine Abschließung der englischen Küste vom Verkehr mit Bordstationen beliebiger Systeme bezwecke, daß vielmehr als Ersatz für die etwa ausgenommenen Stationen andere Stationen eröffnet werden sollten, die den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs genügen, wurden sachliche Bedenken gegen die Ausnahmebestimmungen nicht mehr erhoben."

Während Artikel 3 des Vertrages das Prinzip der Verkehrspflicht uneingeschränkt festlegt, sind die Ausnahmebestimmungen, die nur von einer Minderheit der vertretenen Staaten gewünscht worden waren, sowie die Erklärung von 18 Staaten, auf die Ausnahmebefugnis verzichten zu wollen, in das Schlußprotokoll aufgenommen worden.

Die Vertreter der Vereinigten Staaten wünschten nicht nur eine Regelung des funkentelegraphischen Verkehrs zwischen Küsten- und Bordstationen, sondern auch Verkehrs-

---

*) Dr. Meili, Die drahtlose Telegraphie im internen Recht und Völkerrecht, Zürich 1908, S. 71.
**) Archiv für Post und Telegraphie Nr. 12, 1907, S. 359.



zwang zwischen Bordstationen untereinander, sie gingen also mit ihrem Antrage weit über das Konferenzprogramm hinaus, so daß die diesbezüglichen Einwendungen Englands und Italiens wohlbegründet waren, anderseits es aber auch nicht zu verkennen war, daß der funkentelegraphische Schiffsverkehr inzwischen sehr zugenommen hatte und es ein unhaltbarer Zustand war, wenn in besonders wichtigen Fällen eine Schiffsstation lediglich des Systemunterschiedes wegen den Verkehr mit einer anderen Station ablehnte. Schließlich kam eine Einigung dahin zustande, daß mit Ausnahme von England, Italien, Portugal, Japan, Mexiko und Persien sämtliche dem Hauptvertrage beigetretenen Staaten ein „Zusatzabkommen“ unterzeichneten, wonach jede Bordstation ohne Unterschied des Systems zum Verkehr mit allen anderen Bordstationen verpflichtet wurde.

Da England sich somit darauf beschränkte, nur den wechselseitigen Verkehr zwischen Schiff und Land obligatorisch zu machen, und Italien den Vertrag überhaupt ablehnte, so kann auch heute die Marconi-Gesellschaft unbehindert ihre Monopolbestrebungen, wenigstens soweit der reine Schiffsverkehr in Frage kommt, weiter fortsetzen. So sehen wir, wie heute die von der englischen und italienischen Regierung stark subventionierte Marconi-Gesellschaft auf eigene Rechnung in Brasilien und Argentinien große Funkenstationen errichtet, mit der ausgesprochenen Absicht, die funkentelegraphischen Verbindungen der verschiedenen südamerikanischen Staaten untereinander und mit den übrigen Erdteilen unter ihre Kontrolle zu bekommen und die hier verkehrenden Schiffe zur Annahme des Marconi-Systems zu zwingen. Schon frühzeitig hatte sie an den Hauptschiffahrtswegen in England, Kanada, Amerika, Italien, Ägypten usw. eine Anzahl englischer Passagierdampfer ausgerüstet und den Betrieb in eigene Verwaltung genommen; sie war somit in der Lage, die drahtlose Telegraphie zur See bis zu einem gewissen Grade zu monopolisieren. Hiernach ist es wohl verständlich, wenn wir hören, daß, nachdem fast 100 englische und italienische Schiffe bereits mit Marconi-Apparaten ausgerüstet waren, die deutschen Reedereien, Lloyd und Hapag, schleunigst 24 Dampfer mit demselben System ausrüsteten, um überhaupt mit den anderen Schiffen verkehren zu können. Der heutigen Marconi-Flotte von etwa 150 Fahrzeugen stehen nur 18 deutsche und 8 ausländische Ozeanfahrer gegenüber, die deutsche Systeme an Bord führen. Das Verhalten unserer deutschen Reedereien ist somit wohl verständlich. Aus zuverlässiger Quelle ist mir die Mitteilung gemacht worden, daß z. B. die Hamburg-Amerika Linie seinerzeit den Vertrag mit der Marconi-Gesellschaft nur deshalb geschlossen hat, weil die Marconi-Gesellschaft vor den übrigen Systemen insofern einen Vorsprung besaß und heute noch hat, „als sie sich für England ein tatsächliches Monopol zu verschaffen gewußt hat und gerade die englischen Küstenstationen für die in der nordatlantischen Fahrt beschäftigten Dampfer von besonderer Wichtigkeit sind“. So mußte z. B. eine im Jahre 1901 auf dem Dampfer „Deutschland“ errichtete deutsche Telefunkenstation bald von der Reederei wieder entfernt werden, da jeder Verkehr mit den anderen Marconi-Schiffen unmöglich und das Schiff somit auf der amerikanischen Reise mehr oder weniger isoliert war.

Der Norddeutsche Lloyd in Bremen schreibt mir über die Gründe seines seinerzeit mit der Brüsseler Compagnie de Télégraphie sans Fil abgeschlossenen Vertrages folgendes: „Die Gründe, welche uns veranlaßt haben, mit der Compagnie de Télégraphie sans Fil einen langfristigen Vertrag abzuschließen, beruhen einzig und allein darauf, daß uns mit dem Marconi-System die Gelegenheit geboten ist, auch mit Schiffen auf See, die in ihrer größten Zahl das gleiche System an Bord führen, Telegramme auszuwechseln; dies würde, wenn wir z. B. das deutsche System »Telefunken« an Bord hätten, ausgeschlossen sein.“

Auch der Österreichische Lloyd hat vor kurzem, obwohl die österreichische Armee und Kriegsmarine ausschließlich deutsche Funkenstationen verwenden, aus denselben Gründen englische Funkentelegraphenapparate eingeführt; ebenso verfuhr eine große dänische Reederei.

Und dabei hat sich die deutsche Funkentechnik („Telefunken“ und C. Lorenz, A. G.) dank der Mitwirkung erster wissenschaftlicher Autoritäten und den beträchtlichen, von den bedeutendsten deutschen Elektrizitätsfirmen zur Verfügung gestellten Mitteln als mindestens ebenso leistungsfähig erwiesen wie die italienisch-britische. Nach einem sehr interessanten Aufsatz von Dr. F. Meißner*) sind heute die deutschen Funkentelegraphensysteme, abgesehen von England, Italien und Frankreich, bei den Armee-, Marine- und Postbehörden aller zivilisierten Länder eingeführt. „Mehr als 800 über die ganze Welt zerstreute Stationen bedienen sich deutscher Einrichtungen, während die zur Zeit praktisch verwerteten etwa 21 ausländischen Systeme zusammen deren ungefähr 1000 aufweisen.“ Es sei noch erwähnt, daß der Ingenieur Pfund der Telefunkengesellschaft im Februar 1907 auf dem amerikanischen Kreuzer „Minnesota“ der damals nach dem Stillen Ozean auslaufenden amerikanischen Übungsflotte insofern einen neuen Entfernungsrekord aufgestellt hat, als es ihm durch das neue Telefunkensystem der „tönenden Funken“ bis auf 2400 km gelang, wechselseitig mit der Küstenstation Fire Islands eine dauernd gute Verbindung zu unterhalten, eine bisher von keinem der anderen Systeme erreichte Leistung!

In Amerika hat man bereits frühzeitig die drohende Gefahr einer Monopolisierung der drahtlosen Telegraphie erkannt und z. B. 1904 die Marconi-Station auf dem Nantucket-Feuerschiff entfernt und durch eine Telefunkenstation ersetzt, die mit allen Systemen frei verkehrt. Der Umstand, daß das Repräsentantenhaus der Vereinigten Staaten einen Gesetzentwurf angenommen hat, der von allen mehr als 50 Passagiere befördernden Dampfern, die amerikanische Häfen anlaufen, drahtlose Funkentelegraphenstationen verlangt, veranlassen Meißner, den Erlaß eines solchen Gesetzes auch für Deutschland vorzuschlagen. Er sagt a. a. O.: „Vielleicht bietet sich hierdurch die letzte Gelegenheit, die deutsche Industrie in den Sattel zu heben. Allerdings hat der Lloyd die Marconi-Stationen für weitere 9 Schiffe bestellt und ein neues Abkommen mit der englischen Konkurrenz getroffen. Die Hapag und die Reedereien des Auslandes, werden folgen, wenn seitens der maßgebenden Stellen der drohende Schluß des Marconi-Ringes nicht schnell und gründlich verhindert wird. Es sind nicht allein die Interessen der nationalen Industrie, die das fordern. Man braucht nur daran zu erinnern, daß die Marconi-Stationen der heimischen Handelsflotte gegebenenfalls nicht ohne weiteres über Wellenlängen verfügen, deren die Marine eventuell bedürfen könnte, daß die Reichweite der deutschen Bordstationen sich, wie im Telefunkenbetrieb auf den Schiffen der Hamburg-Südamerika Linie erwiesen, annähernd auf das Dreifache der des englischen Systems steigern läßt, und daß die Marconi-Einrichtungen von Spezialbeamten der britischen Gesellschaft bedient werden, während die Einfachheit der deutschen Apparatur jedem Mann der Besatzung nach kurzer Ausbildung den Gebrauch möglich macht. Das sind nur einige wichtige Punkte. Ihre Bedeutung braucht hier nicht näher erörtert zu werden. Die maßgebenden Behörden sollten sie aber wohl beachten und ihre Tragweite in dem Maße würdigen, wie das im Auslande — aus anderen Motiven und zu anderem Zweck — geschieht.“ Meißner hält es für durchaus geboten, daß jetzt Maßnahmen getroffen werden, die den Monopolbestrebungen der Marconi-Gesellschaft ein energisches Halt gebieten und die der deutschen Funkentechnik für die Zukunft in erster Linie die Schiffe deutscher Flagge, dann aber allgemein die Stellung sichern, die ihr im drahtlosen Seeverkehr zukommt.

---

*) Meißner, Die Deutsche Funkentechnik im Seeverkehr. In der „Elektrotechnischen Zeitschrift“, Heft 18, 1909.



Zur Frage der astronomischen Ortsbestimmung im Ballon.

Von Professor Dr. Adolf Marcuse.

Im Juniheft der „Marine-Rundschau" befindet sich eine mit K. unterzeichnete Besprechung meines neuen Buches „Astronomische Ortsbestimmung im Ballon", die einige nach meiner Ansicht nicht zutreffende Bemerkungen enthält. Die Wichtigkeit der astronomischen Navigation in der Luft auch für die Marine und die Bedeutung der „Marine-Rundschau" machen es notwendig, kurz auf jene Besprechung einzugehen.

Subjektiv faßt der Referent sein Schlußurteil dahin zusammen: „für jemand, der die astronomische Ortsbestimmung nicht bereits beherrscht, dürfte es nicht möglich sein, das Werkchen ohne nähere Anleitung zu verstehen und zu benutzen." Dieser persönlichen Ansicht des Referenten widersprechen nicht nur sämtliche übrigen Fachurteile über jenes Buch, sondern auch die neuesten Erfahrungen aus den Kreisen der Ballonführer.

So schreibt der Kommandeur der österreichischen Luftschiffertruppe („Ill. Aeron. Mitteil.", Februar 1909): „Das Verständnis dieser Ortsbestimmung hat Verfasser vorliegender Broschüre überaus leicht gemacht. In kaum 60 Seiten erfährt man das Wesentliche. In 10 angeschlossenen Tafeln ist es ermöglicht, schnell und verläßlich im Ballonkorbe die Ortsbestimmung durchzuführen. . . . . Der praktische Luftschiffer wird sehr zufrieden das Buch weglegen und gestehen müssen, etwas Neues, für den Ballonfahrer überaus Wichtiges gelernt zu haben." — Die englische Zeitschrift „Nature" (29. April 1909) sagt: „The volume before us is very welcome, for Prof. M. brings together, in a very concise and simple manner, methods which can and have been employed on actual voyages . . . . This brief summary shows . . . . that the book is well adapted for the purpose it has in view". . . . . — Endlich schreibt Prof. Hammer-Stuttgart in „Petermanns Geogr. Mitteil." (Heft VI, 1909): „Zweifellos wird das kleine Werk in den Kreisen der Aeronauten freudig willkommen geheißen werden . . . . Die Messungs- und Rechnungsvorschriften sind klar und einfach gegeben und durch Zahlenbeispiele für Anwendung der Tabellen erläutert; auch die Vermeidung logarithmisch-trigonometrischer Rechnung (Referent K. erklärt in der „Marine-Rundschau" das Gegenteil!) durch die eine Tabelle der Zahlenwerte der Merkatorfunktion (Börgen) ist behandelt." . . . . .

Objektiv urteilt der Referent, daß die an Stelle der Standlinien-Methode vom Verfasser im Ballon eingeführten Annäherungsverfahren zur Berechnung von Breite und Länge keinen Vorteil böten und am Tage, wenn die Sonne weder nahe dem ersten Vertikal, noch nahe dem Meridian stehe, versagten. — Nur auf Grund vielseitiger eigener Erfahrung bei Ballonfahrten (nicht „plötzlich", wie Referent meint) hat der Verfasser die einheitliche Höhenmethode der Nautik aufgegeben, wofür auch die Gründe ausführlich in der Anleitung, S. 24, 25, erörtert sind. Die Verhältnisse liegen eben für die Orientierung im Ballon ganz anders als an Bord, wo stets die Versegelung angebracht werden kann. Im Motorballon hat Verfasser übrigens ausdrücklich (S. 25, Anm. 12) auch die gelegentliche Verwendung der Standlinien-Methode nebst Schiffsrechnung vorbehalten. Zu der Behauptung des Referenten, daß am Tage die Methoden des Verfassers versagen könnten, sei bemerkt, daß gerade die Standlinien-Methode im Ballon zur vollständigen Ortsbestimmung versagt, wenn nur die Sonne sichtbar ist, während die Positionsherleitung aus Höhe und Azimut immer möglich ist. Bis etwa 1^h 20^m ost-west vom Meridian wird φ aus $h\odot$ und λ (bzw. t) aus $a\odot$, sonst stets aus $a\odot$ die Breite und aus $h\odot$ die Länge hergeleitet. Dazu ist es nur nötig, die auf S. 62 der Anleitung schon jetzt bis 2^h 19^m Stundenwinkel gegebene Zusatztafel für kleinere Stundenwinkel der Sonne noch um eine Stunde näher dem Meridian zweckentsprechend zu erweitern, was in der bevorstehenden Neuausgabe bereits geschehen ist. Das genügt im Rahmen der für Ballonpositionen erfahrungsgemäß ausreichenden Genauigkeit.

Auch für die Marine wird vielleicht schon in naher Zukunft die Verwendung des Luftschiffes zu Aufklärungszwecken über See Ereignis werden; möge inzwischen auch die aeronautische Navigation immer größere Fortschritte gemacht haben.



Die Ausbildung der Artilleriespezialisten in der französischen Marine.

Die Artillerieschießausbildung hat in der französischen Marine seit dem ostasiatischen Kriege wesentliche Fortschritte zu verzeichnen gehabt. Diese Förderung ist zum Teil der Einstellung eines Panzerkreuzers als Artillerieschul- und -Versuchsschiff zuzuschreiben, wodurch die systematische Erprobung von Schießverfahren und eine zweckmäßige Ausbildung der Artillerieoffiziere ermöglicht wurde, ferner aber auch dem Zusammenwirken des Mittelmeergeschwaders mit diesem Schul- und Versuchsschiff, das zuerst durch den Admiral Germinet angeregt wurde und auch von seinem Nachfolger weiter gepflegt wird. Der erstere ließ bekanntlich zu seinem Stabe den Fregattenkapitän Merveilleux du Vignaux über den Etat als Artilleriereferenten kommandieren, der sich um die Weiterbildung der Artillerieschießausbildung hervorragende Verdienste erworben hat. Es ist deshalb beabsichtigt, endgültig die Stelle eines adjoint au chef d'état-major de l'escadre pour le service de l'artillerie zu schaffen, der gleichzeitig Mitglied der commission d'études pratiques d'artillerie navale sein wird, wodurch die Verbindung zwischen Geschwader und Artillerieversuchsschiff dauernd gesichert erscheint.

Fortschritte sind aber auch in der Ausbildung der Geschützführer und sonstigen Artilleriespezialisten gemacht worden, obgleich an Stelle der „Couronne" wiederum ein unmodernes Schulschiff, „Tourville" (früher „Gironde"), eingestellt ist und obgleich der Artillerieschule kein modernes Linienschiff dauernd zur Verfügung steht. Die in den letzten beiden Jahren erprobten Änderungen in der Ausbildung der Geschützführer usw. auf der Artillerieschule (die außer „Tourville" als Wohn- und Exerzierschiff den alten Panzerkreuzer „Latouche-Tréville" und den Geschützten Kreuzer „Descartes" umfaßt) sind in einem Dekret vom 7. Juni 1909 vom Marineminister gebilligt worden. Die in dieser Verfügung enthaltenen Bestimmungen, die an Stelle derjenigen vom 7. September 1904 traten, seien in folgendem kurz besprochen, da sie einen guten Überblick über den Gang der Ausbildung der Artilleriespezialisten geben.

Die Schule soll der Flotte 1. Geschützführer, 2. anderweitiges Artilleriepersonal (canonniers), z. B. Artilleriehandwerker, Vorleute der Munitionskammern usw., liefern. Diese Trennung, die früher nicht durchgeführt war, erleichtert die Auswahl der geeignetsten Elemente für die Geschützführerlaufbahn, während diejenigen, die die Bedingungen nicht erfüllen, zur zweiten Kategorie zurücktreten. Die canonniers der alten Ausbildungsmethode, die das Geschützführerzeugnis erwerben wollen, werden zu den Abteilungen der vétérans zugelassen, zu denen auch die Geschützführer treten, deren Zeugnis zu erneuern ist. Angeschlossen an die Artillerieschule ist die Ausbildung der Gruppenführer (chefs de section), abgesehen von dem Schießkursus, den sie auf „Pothuau" zu absolvieren haben. Zur Artillerieschule werden schließlich Artillerieoffizierschüler sowie Büchsenmacher kommandiert.

Die Dauer der Ausbildung für Geschützführer und sonstiges Artilleriepersonal beträgt 6 Monate. Beginn der Kurse am 1. Januar und 1. Juli.

Der Kommandant der Schule steht zu den Kommandanten der beiden Kreuzer im Verhältnis eines Divisionschefs. Das Ausbildungspersonal umfaßt an Offizieren 7 lieutenants de vaisseau, die die vier Schülerkompagnien, die beiden Veteranenzüge und den Zug der Gruppenführer kommandieren, 7 enseignes de vaisseau und einen

lieutenant de vaisseau als Sekretär, der gleichzeitig die Instruktion der Offizierschüler übernimmt. Alle diese Offiziere müssen das Artilleriezeugnis besitzen und 1 Jahr an Bord als Artilleristen tätig gewesen sein. Die Auswahl trifft der Kommandant der Schule, die Kommandodauer beträgt 2 Jahre.

Die Artillerieoffizierschüler treten 3 Monate zur Artillerieschule; sie werden einer der Kompagnien zugeteilt, an deren Übungen sie teilnehmen.

Auch das reichlich bemessene Unterpersonal für Ausbildungszwecke wird nach Auswahl kommandiert.

Die Geschützführeranwärter und canonniers werden in 4 Kompagnien zu je 2 Zügen ausgebildet. Unfähige werden nach dem ersten Monat abkommandiert.

Von den beiden Zügen der vétérans wird je einer auf die beiden Kreuzer kommandiert; hier können auch die Instrukteure ihr Geschützführerzeugnis erneuern.

Die Gruppenführeranwärter haben vor Beginn des Kursus (1. Januar und 1. Juli) eine Prüfung in Materialkenntnis und Rechnen abzulegen. Auch die Instrukteure der Artillerieschule können nach Ablauf des Kommandos zu dieser Prüfung zugelassen werden. Die Anwärter, die nach fünfmonatigem Kursus das vorläufige Zeugnis über Geeignetheit zum Gruppenführer erhalten, werden zum Schießkursus auf „Pothuau" kommandiert.

Auch das Gruppenführerzeugnis muß nach Ablauf einer bestimmten Zeit erneuert werden.

Büchsenmacher werden auf 6 Monate zur Artillerieschule kommandiert, um ihre Ausbildung dort zu vollenden und um seegewohnt zu werden.

Die Ausbildung der Geschützführer umfaßt Exerzieren an den verschiedenen Kalibern, Zielübungen, Schießen, Behandlung und Instandhaltung der Munition und der Geräte, Instandhaltung und Untersuchung des Materials, Reparaturen, Montierungsarbeiten. Nur die Schüler, welche die Zielübungen mit dem Punkter und die Schießübungen mit dem Abkommlauf mit Erfolg erledigen, werden zu Schießübungen mit Kalibermunition zugelassen.

Die Ausbildung der Veteranen bezieht sich hauptsächlich auf Ziel- und Schießübungen.

Die Gruppenführer erhalten auf der Artillerieschule nur Unterricht betreffend Material, Munition und Personal, dagegen keine Schießausbildung.

Die Büchsenmacher wohnen den Schießübungen am Geschütz bei und führen alle Arbeiten aus, die durch das Schießen bedingt werden.

Die Schießübungen umfassen solche mit Abkommlauf, für die Munition in unbeschränkter Menge vorhanden ist, ferner Kaliberschießen zu Anker und in Fahrt. Zu jeder Stufe der Übungen wird nur derjenige zugelassen, der die vorhergehende Stufe erfolgreich erledigt hat. Als Scheiben dienen Leinwandscheiben von mindestens 3 × 5 qm Fläche sowie Elemente der großen Scheibe für gefechtsmäßiges Schießen, entsprechend der Streuung auf die betreffenden Entfernungen.

Die Munitionsdotierung ist nach der Kopfzahl der Schüler bemessen, die Munition wird aber, wie erwähnt, nur den erfolgreichen Schützen zugewiesen. Die Zahl der Schüler wird zur Berechnung der auszuwerfenden Munition für 10 cm-Geschütze mit 18, für 14 cm mit 10, für 16 cm mit 3, für 19 cm mit 1 multipliziert. In der Praxis kommen auf den Schützen 70 bis 90 Schuß Kalibermunition. Jedes Schießen muß in einer bestimmten Zeit erledigt sein.

5 Preise (zu 120, 90, 60, 35 und 25 Francs) sind für die besten 5 Geschützführer vorgesehen. Ferner sind Preise in der Höhe von 10 bis 25 Francs für diejenigen ausgesetzt, die in ihrem Zug die besten Leistungen aufweisen. Jeder Geschützführer, der bei einer Schießübung mehr Schuß in der Zeiteinheit feuert, als vorgeschrieben, erhält für den ersten dieser Schüsse einen bestimmten Geldbetrag, für den zweiten den dreifachen,

für den dritten den fünffachen Betrag. Auch für die besten Geschützbedienungen sind Preise vorgesehen.

Am Ende der Kurse finden für alle Kategorien von Schülern Prüfungen statt.

Das Geschützführerzeugnis, das 8 Jahre seine Gültigkeit behält, wird nach Erfüllung folgender Bedingungen erteilt:

1. Teilnahme an allen Schießübungen; 2. mindestens 73 Prozent Treffer im ganzen; 3. mindestens die Hälfte der Trefferzahl, die vom besten Schützen erzielt wurde.

Als „vorzüglich geeignet“ werden Geschützführer mit 85 Prozent Treffern bezeichnet, deren Trefferzahl mindestens $^3/_4$ der vom besten Schützen erzielten gleichkommt.

Die Artillerieschule erhält regelmäßig die Berichte und technischen Mitteilungen der Kommission zu Gâvres, des Zentrallaboratoriums und desjenigen zu Sevran-Livry, ferner die Berichte der Studienkommission für Schiffsartillerie, der Schießschule zu Lorient und der Geschwaderkommissionen. Für Bibliothekzwecke stehen ihr jährlich 1000 Francs zur Verfügung.

Aus den vorstehenden Mitteilungen sind die Fortschritte der französischen Artillerieschießausbildung klar ersichtlich. Allerdings entspricht die auch jetzt noch beibehaltene Ausbildung der gesamten Geschützbedienungen modernen Verhältnissen nicht mehr, indessen scheint hier eine gewisse Einschränkung bereits vorgenommen zu sein. Jedenfalls sind die Forderungen, die kürzlich in einem Artikel der „Yacht“ (vgl. S. 999) erhoben wurden, zum größten Teil erfüllt, so daß zu erwarten ist, daß im Zusammenwirken der Front und der Schule weitere Erfolge auf dem Gebiete des Artillerieschießens erzielt werden.

Rdr.



Der deutsche Handel und die Kriegsflotte.

Dem Kenner deutscher Marinegeschichte ist es nichts Neues, daß der Plan, mit der gänzlichen Wehrlosigkeit zur See endlich ein Ende zu machen, keineswegs allenthalben freudiger Zustimmung begegnete. Schon die preußischen Flottenpläne von 1836 wurden mit Rücksicht auf „die jetzige Lage des Staatshaushaltsetats“ zu Grabe getragen. Beim ersten Bekanntwerden des Planes, das Jadegebiet zu erwerben, bat der Finanzminister, im Hinblick auf die daraus sich ergebenden Lasten „dieser Sache keine weitere Folge zu geben“, ebenso wie er seinerzeit bei der Auflösung der deutschen Flotte sich „entschieden gegen den ferneren Erwerb von Schiffen aus dem Nordseegeschwader“ aussprach, und diese als eine „in ihren Konsequenzen keineswegs dankenswerte Gabe“ bezeichnete. Ebenso war der deutsche Handelsstand für den Flottengedanken durchaus nicht überall begeistert, denn wenn auch die erste Entsendung preußischer Schiffe nach Südamerika im Jahre 1852 als eine den Deutschen in Montevideo und Buenos Aires „gewährte moralische Unterstützung“ anerkannt wurde, so erklärten doch anläßlich der Pläne des Jadehafens die hamburgischen Reeder, daß der überseeische deutsche Handel schützender Kriegschiffe nicht bedürfe und für diesen eine preußische Flotte mindestens überflüssig, wenn nicht gar eine Gefahr sei.

Sind diese Anschauungen erklärlich zu einer Zeit, wo Deutschland noch nicht mehr als ein geographischer Begriff genannt werden konnte, so war es doch dem Berichterstatter bisher unbekannt geblieben, daß noch nach Düppel und Königgrätz, als der Norddeutsche Bund die Mehrheit der deutschen Staaten bereits unter seiner Flagge einte und als der Roonsche Flottenplan begonnen hatte, die Grundlagen einer für den Kampf auf hoher See bestimmten Flotte zu schaffen, noch einmal eine Stimme sich erhob, um mit allem Nachdruck vor solchem abenteuerlichen Beginnen zu warnen und den Nachweis zu führen, daß Deutschlands überseeische Interessen am allersichersten gewahrt seien, wenn

man ganz und gar darauf verzichte, in solchen Fragen an die Schärfe des Schwertes zu appellieren.

In den Besitz der Bibliothek des Reichs-Marine-Amtes gelangte kürzlich eine im Jahre 1867 in Hamburg erschienene Schrift: „Der deutsche Handel und die beabsichtigte deutsche Kriegsflotte", deren Verfasser, er zeichnet sich N. D. Wichmann, es für geboten hielt, noch vor den Wahlen zum Norddeutschen Parlament vor allem die Vertreter Hamburgs eingehend darüber aufzuklären, daß sie im eigensten Interesse gegen die zu erwartenden Flottenpläne sich auf das Entschiedenste verwahren müßten, weil dem deutschen Handel schwerlich durch irgend etwas ein größerer Nachteil zugefügt werden könnte, als eben durch den ihm von seiten der Marine zugedachten Schutz.

Es erscheint nicht ohne Interesse, dem Verfasser in seiner Beweisführung, wie er seine Darlegungen mehrfach nennt, auch jetzt noch zu folgen. Er geht davon aus, daß der Kaufmann gewiß ein eifriger Anhänger seiner Nationalität sein könne, daß er aber der Natur seines Geschäftes nach ein Kosmopolit sein müsse, und daß hieraus für ihn die Aufgabe folge, möglichst mit aller Welt in Frieden zu leben und sich das Vertrauen und das Entgegenkommen aller derer zu sichern, mit denen er in seinen Unternehmungen in Berührung komme. Man möge es den Engländern überlassen, in Übersee auf die Stärke ihrer Kriegsflotte zu pochen, dem Deutschen stehe es besser an, sich der Landessitte anzupassen und sich dessen bewußt zu sein, daß er draußen nur Gastfreundschaft genieße und sich jeder Einmischung in die politischen Verhältnisse seiner Umgebung zu enthalten habe.

Aus diesen Erwägungen gelangt er dazu, daß die Entsendung eines Kriegschiffes, um deutschen Kaufleuten zugefügte Unbill zu bestrafen, nur Unheil zu stiften geeignet sei. Nach dem Weggange eines solchen Sendboten der Heimat würden sich die deutschen Kaufleute der Rache des in seinem Stolze beleidigten Volkes preisgegeben sehen, und schon das bloße Bekanntwerden einer beabsichtigten politischen Intervention werde geeignet sein, das bisherige Vertrauen zu zerstören und somit die nachteiligsten Folgen für den Geschäftsverkehr nach sich zu ziehen.

Noch viel schlimmer wäre es, wenn man im Besitz einer Flotte auf den Gedanken verfallen wollte, Kolonien zu erwerben. Man würde mit dieser Befriedigung des Ehrgeizes nur die Fehler anderer nachahmen, und dies zu einer Zeit, wo über die Nachteile des Kolonialsystems bei allen erfahrenen und einsichtsvollen Männern kein Zweifel mehr obwalte. Der Vorteil für Hamburgs und Bremens überseeischen Handel beruhe gerade in seiner Schutzlosigkeit, denn diese ermögliche ihm, in aller Welt seine Fäden anzuknüpfen, während die kolonisierenden Völker durch ihre Beziehungen zu den Kolonien sich selber von dem Handel mit der übrigen Welt ausschlössen und ihre materiellen und personellen Kräfte in der Aufrechterhaltung der Verbindung mit den Plätzen, wo ihre Flagge wehe, verbrauchten.

Eine große deutsche Kriegsflotte, für die wir keine regelmäßige Verwendung hätten, werde lediglich zu Konflikten Veranlassung geben; diese Tatsache liege derartig auf der Hand, daß eine besondere Begründung nicht erforderlich sei. Aber abgesehen hiervon werde eine Kriegsmarine der Handelsflotte auch unmittelbaren Schaden zufügen. Nicht nur würden die Mittel für den Bau von Kriegschiffen den Zwecken des Verkehrs, den öffentlichen Bauten und anderen nützlichen Dingen entzogen, sondern ganz besonders werde dadurch die Handelsmarine der besten dem Seedienst sich widmenden Kräfte beraubt, und wie schon jetzt zahlreiche dienstpflichtige junge Leute durch Auswanderung sich dem lästigen Zwange entzögen, würden nunmehr die Seeleute der Heimat den Rücken kehren, wenn die Seefahrt nicht mehr die Freiheit vom Heeresdienst mit sich brächte, und auf fremden Schiffen Dienste nehmen, wodurch der deutschen Reederei doppelter Nachteil erwachsen werde.

Weil wir Deutschen keine große Kriegsflotte hatten, so bemerkt der Verfasser, hat es uns bisher niemals an tüchtigen Kapitänen gefehlt, und weil diese wußten, daß sie

sich nicht auf den Schutz einer Flotte verlassen konnten, erwarben sie und die draußen lebenden deutschen Kaufleute die Eigenschaften, deren man bedarf, wenn man, im fremden Lande auf sich selber angewiesen, nicht zu Schaden kommen will.

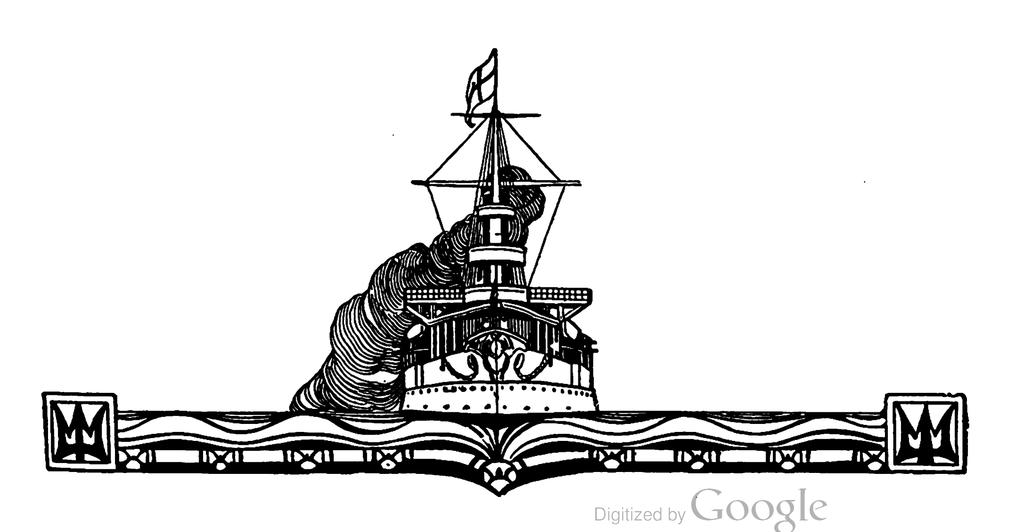
„Wir Deutschen sind eine große Nation. Ich fürchte, wir werden auch eine nach außen mächtige sein wollen .... Möchten wir davor doch bewahrt bleiben.“ —

Es ist zu bedauern, daß sich nicht feststellen läßt, welche Aufnahme Wichmanns Broschüre seinerzeit gefunden hat. Ihm selber war nicht unbekannt, daß seiner Ansicht entgegen „der Schutz des deutschen Handels durch eine mächtige Kriegsflotte von vielen Deutschen im Inlande wie im Auslande für dringend erforderlich erachtet und sehnlichst gewünscht werde“, und gerade diese Erkenntnis veranlaßte ihn, so viel Beredsamkeit aufzuwenden, um die Nation vor den Folgen eines derartig unvernünftigen Wunsches zu bewahren. An einer Stelle behauptet Wichmann, selbst englische Kaufleute hegten den Wunsch, ihre Schiffe unter hamburgischer Flagge fahren zu lassen, um ihnen die Vorteile der Schutzlosigkeit des deutschen Handels zu verschaffen, und es wäre immerhin interessant, wenn sich der Nachweis der Richtigkeit dieser Behauptung erbringen ließe.

Als Deutschland in der Welt nichts zu bedeuten hatte, nannte man uns „das Volk der Denker“, und für den in Übersee handeltreibenden Kaufmann mochte es allerdings den bequemsten Ausweg bieten, wenn er den Standpunkt des Kosmopoliten wählte. Gerade Hamburg hat aber wohl am besten erkennen können, daß seine Zukunft nicht auf dem Kosmopolitismus beruhte, und in dem „Export-Handbuch der hamburgischen Börsenhalle“ findet sich für dieselbe Zeit, in der Wichmann seine pathetische Belehrung der Druckerpresse anvertraute, der Nachweis, daß man in der großen Hansestadt vom vollen Gegenteil überzeugt war. „Mit welcher Geringschätzung — so heißt es dort — wurden früher die Deutschen im Auslande behandelt, als noch keine starke Macht hinter den deutschen Konsuln stand. Wer das mit erlebt, selbst mit durchgemacht hat, hat es gewiß mit Freuden begrüßt, als 1867 die deutschen Schiffe endlich unter eine einheitliche Flagge gebracht und die verschiedenen Flaggen der deutschen Küstenstaaten beseitigt wurden .... und als dann auch die deutsche Kriegsflagge stolz an der Gaffel deutscher Kriegschiffe wehte ... da schlug man im Auslande den Deutschen gegenüber einen anderen Ton an; man hatte Respekt vor Deutschland bekommen.“

Immerhin, es ist auch heute noch, wenn auch vielleicht nur als Kuriosum, bemerkenswert, daß man versucht hat, die gegenteilige Ansicht mit voller Überzeugung zu verfechten.

P. K.



Zeitschriftenschau.

The location and tactical employment of searchlights in coast defense.

Major W. C. Davis vom U. S. Coast Art. Corps widmet diesem Thema im Mai-Juniheft des „Journal of the U. S. Artillery" eine interessante und eingehende Besprechung, die allen Seemächten als ernste Mahnung gelten kann, einer so wichtigen Frage volle Beachtung zu schenken.

Der Verfasser wendet sich zunächst gegen die bei der Küstenverteidigung übliche Trennung der Scheinwerfer in zwei Klassen: Scheinwerfer zum Aufsuchen (searching lights) und solche zum Beleuchten und Festhalten eines Gegners, um ihn wirksam beschießen zu können oder ihn zu blenden und ihm so das Navigieren zu erschweren (illuminating lights). Sowohl aus wirtschaftlichen wie taktischen Gründen sollte jeder Scheinwerfer für alle Zwecke geeignet sein. Einzig maßgebend für die Wahl ihrer Größe darf die Ausdehnung des zu bestreichenden Gefechtsfeldes sein. Bei den Amerikanern gelangen für die Küstenverteidigung im allgemeinen zwei Größen zur Verwendung, von 90 und 150 cm Durchmesser, die mit 125 und 150 Amp. Stromstärke nach Fosters Berechnung 60 000 000 und 180 000 000 Kerzenstärken entwickeln. Beide Arten sind scheinbar deutschen Ursprungs. Mit diesen gewaltigen Scheinwerfern sollen unter günstigen Verhältnissen Ziele auf 5500 m und 8000 m gesehen und auf 3500 und 5500 m gut ausgemacht und anvisiert werden können.

Mit großer Ausführlichkeit bespricht der Verfasser die Eigenschaften und Verwendungsgrenzen des Scheinwerferlichtes, seine Abhängigkeit von der Dichtigkeit und Reinheit der Luft, von der Dunkelheit der Nacht, von der Farbe des Zieles und der Beschaffenheit des Hintergrundes, ferner von der Stellung des Scheinwerfers zum Ziel und zu den Küstenbatterien und zum Beobachter. Der letzte Punkt führt ihn zu dem Schluß, daß es keine Stellung gibt, von der aus ein Beobachter ein Ziel in allen Teilen des Gefechtsfeldes gleich gut beleuchtet sehen kann, und daß kein Scheinwerfer imstande ist, alle Punkte innerhalb seines Bestreichungsfeldes ausreichend zu beleuchten. Zu einer Hafenverteidigung gehören also mehrere Beobachterstände und eine größere Anzahl von Scheinwerfern, die sich in ihrer Tätigkeit und Wirksamkeit gegenseitig ergänzen. Scheinwerfer, die auf große Entfernungen wirken sollen, müssen möglichst hoch stehen, keinesfalls tiefer als 12 m, schon wegen der Krümmung der Erdoberfläche. Eine Grenze nach oben bildet naturgemäß der schnell wachsende tote Winkel. Ferner soll ein Scheinwerfer entweder höher oder tiefer als der Geschütz- und Beobachterstand liegen, besonders dann, wenn er seinen Platz nahe diesen Punkten hat. Als Mindestmaß dieses Unterschiedes werden 6 m angegeben. Wenn angängig, soll der Scheinwerfer höher stehen als der Beobachter, weil dieser sonst leicht durch die vom Wasser reflektierten Strahlen gestört wird. Eine nicht geringe Rolle spielt schließlich die persönliche Veranlagung und die Übung des Beobachtungspersonals und der Schützen im Sehen und Zielen bei Scheinwerferlicht und im Auffinden von Zielen. Als unbedingt notwendige Hilfsmittel für den Beobachter werden geeignete Nachtferngläser verlangt. In diesem Punkte ist der Verfasser mit den eingeführten Mitteln nicht im geringsten zufrieden.

Eine ideale Scheinwerferanlage wäre erreicht, wenn das ganze Gefechtsfeld und seine Zugänge taghell erleuchtet wären, ohne das Feuer der Artillerie zu stören. Dies wäre nach des Verfassers Ansicht nur durch Aufhängen starker Lichtreflektoren über dem Gefechtsfelde möglich. Im Hinblick auf die Entwicklung der Luftschiffahrt hält er dieses Ziel durchaus nicht für unerreichbar. Vor der Hand muß man sich aber mit den vor-

handenen Mitteln abfinden. Die Scheinwerfer müssen so aufgestellt sein, daß sie folgende Bedingungen erfüllen:

1. Große Reichweite, die ein rechtzeitiges Auffinden und Feststellen des Gegners gewährleistet.

2. Die Fähigkeit, dauernd und möglichst ohne sich oder die feuernde Artillerie zu behindern, in allen Punkten des Gefechtsfeldes eine Anzahl von Zielen gleichzeitig zu beleuchten.

3. Bei Versagen eines Scheinwerfers muß sofort ein anderer das Ziel aufnehmen.

4. Das Landen feindlicher Streitkräfte muß verhindert werden können.

5. Die Minensperren und Hafeneingänge müssen wirksam gegen Räumversuche und Durchbruch feindlicher Torpedoboote gesichert sein.

6. Ausreichende Deckung der Scheinwerfer gegen Überfälle und Zerstörung.

Zu 1 verlangt der Verfasser, daß die äußeren Scheinwerfer möglichst weit, etwa 35 hm, vorgeschoben werden, so daß die große Schußweite moderner Geschütze auch nachts voll ausgenutzt werden kann. Die äußeren Beobachter sollten ihren Platz noch weiter nach außen haben.

Zu 2. Die Scheinwerfer müssen so verteilt sein, daß ihre Zonen ineinander übergreifen. Jeder Scheinwerfer der folgenden Zone muß das Ziel aufnehmen können, bevor es die Zone des vorhergehenden Scheinwerfers verlassen hat. Dadurch werden die vorhergehenden Scheinwerfer frei und können ein anderes Ziel aufnehmen, so daß immer mehrere Ziele gleichzeitig beleuchtet sind. Eine Behinderung des Artilleriefeuers wird vermieden, wenn sich die Scheinwerfer auf den Flanken der zu ihrem Bereich gehörenden Batterien, keinesfalls zu nahe an diese heran, befinden.

Zu 3. Wenn die Zonen der Scheinwerfer weit genug ineinander übergreifen, wird es überflüssig, für etwa versagende Scheinwerfer Reservescheinwerfer besonders vorzusehen. Eine gute Befehlsübermittlung und Schulung der Scheinwerferleute zu selbständigem Handeln sind Grundbedingung.

Zu 4. Die Verhinderung von Landungsversuchen ist in erster Linie Sache der äußersten Scheinwerfer, die imstande sein müssen, die umliegenden Buchten und günstigen Landungsplätze abzusuchen. Gegebenenfalls sind für diesen Zweck transportable Scheinwerfer vorzusehen.

Zu 5. Für diesen Zweck werden im allgemeinen die kleineren 90 cm-Scheinwerfer genügen, da sie auf kürzere Entfernungen wirken sollen. Durch Streuen können sie mit noch genügender Leuchtkraft eine breite Zone decken.

Zu 6. Die Scheinwerfer dürfen feindlichem Feuer möglichst wenig ausgesetzt sein. Bei Tage müssen sie sich in Deckung gegen Sicht, am besten in Kasematten, befinden. Nachts bildet fraglos ein Scheinwerfer ein äußerst schwieriges Ziel. Erfolg verspricht erst die Verwendung der leichten Artillerie, also auf geringe Entfernungen. Sollte es wirklich dem Gegner gelingen, so nahe heranzukommen, so ist es Sache der Scheinwerfertaktik, den bedrohten Scheinwerfer zu schützen. Vorübergehendes Blenden macht eine weitere Beschießung aussichtslos. Die weiter zurückliegenden Scheinwerfer müssen dann das Ziel aufnehmen. Als Deckung gegen Überfälle sind Infanteriedetachements vorzusehen; dies gilt besonders für die weit vorgeschobenen Lichter.

Die Art der taktischen Verwendung ergibt sich aus den Aufgaben, die die Scheinwerfer zu erfüllen haben. Sie sollen einen nahenden Gegner rechtzeitig auffinden und dann zu seiner Beschießung ihn festhalten und gut beleuchten. Das Auffinden des Gegners steht in engstem Zusammenhang mit einem weitverzweigten und gut funktionierenden Nachrichtendienst. Alle im Frieden schon vorhandenen Einrichtungen, wie Leuchttürme, Rettungsstationen, Wetterwarten usw., müssen hierzu ausgiebig herangezogen werden. Eine unmittelbare Verbindung aller dieser Punkte mit der Leitung der Hafenverteidigung ist Haupterfordernis. Diese Zentralstelle muß wieder mit allen Ausguck-

stellen und mit den Scheinwerfern selbst verbunden sein, so daß der Leiter und ein besonders vorzusehender Scheinwerferoffizier (Stabsoffizier) dauernd über die Tätigkeit des Feindes unterrichtet sind. Alle Beobachtungsstellen und Scheinwerfer müssen wieder untereinander verbunden sein. Dieses Telephonnetz muß gänzlich unabhängig von allen Feuerleitungsanlagen bleiben, um ohne Störung und Mißverständnisse arbeiten zu können.

Bei der Verwendung der Scheinwerfer gilt als Hauptgrundsatz größte Einschränkung. Bei sichtigem Wetter sollten nur die äußersten Scheinwerfer in Gebrauch genommen werden, und zwar ein Scheinwerfer auf jedem Ufer mit sich kreuzenden Lichtkegeln als feste Lichtsperre und je einer außerhalb der Lichtsperre frei beweglich zum Absuchen der Vorzone. Bei dieser Anordnung wird unter normalen Verhältnissen kaum ein feindliches Fahrzeug unbemerkt in das Gefechtsfeld hinter der Lichtsperre gelangen oder nahe genug herankommen, um die Scheinwerfer der Lichtsperre zu zerstören. Bei sehr breiten und langen Hafeneinfahrten empfiehlt es sich, einige der inneren Scheinwerfer in ähnlicher Weise zu verwenden, speziell zum Schutze der Minensperren gegen Torpedoboote, die etwa doch unbemerkt durch die äußere Lichtsperre gedrungen sein sollten. Bei unsichtigem Wetter wird man besser die Lichtsperre weiter zurückziehen, da die äußeren Scheinwerfer für große Entfernungen doch nutzlos sind und vielleicht nur die Ansteuerung der Einfahrt erleichtern.

Für das Gefecht kann dieselbe Regel gelten, nämlich, so wenig Scheinwerfer als möglich in Gebrauch zu nehmen. Es sollen immer nur so viele Scheinwerfer leuchten, als zur intensiven Feuerentwicklung nötig sind. Man kann ziemlich sicher sein, daß der Feind nicht eher Forcierungsversuche machen wird, als bis es ihm gelungen ist, in die Minensperre Bresche zu legen und die Durchfahrt gut auszubojen. Bis dahin werden alle Vorstöße seiner kampfkräftigen Schiffe nur dem Zweck der Ablenkung von etwa durch Torpedoboote oder Sperrbrecher unternommenen Minenräumversuchen sowie von Landungsmanövern, oder aber lediglich der Erkundung der Hafenverteidigung, speziell der Scheinwerferarmierung, dienen. Daher ist sparsamer Gebrauch der Scheinwerfer geboten. Zur Unterstützung der Bewachung des Gefechtsfeldes sind Wachfahrzeuge heranzuziehen, gut armiert, um Torpedoboote usw. abweisen zu können. Sie müssen mit dem Leiter direkt durch Signale, Funkspruch oder Telephon (an Telephonbojen liegend) in Verbindung treten können. Dies gilt besonders bei ausgesprochenem Nebel.

An der Hand einer Skizze gibt der Verfasser schließlich ein Beispiel für die Scheinwerferverteidigung eines Hafens mit langer Einfahrt, ähnlich der Einfahrt zum Kieler Hafen. Er will im ganzen 20 Scheinwerfer aufstellen. Diese sind so verteilt, daß die weitreichenden (11) nach außen und nach dem inneren weiten Hafenbecken wirken, während 9 kleinere den Einfahrtskanal bestreichen.

Druckfehlerberichtigung.

Im Juliheft 1909 ist zu lesen:

Seite 818, Zeile 10 von unten: „Jahreszeiten, in denen Sonne und l gleich sind oder um 200 Zehnergrade differieren".
Seite 818, Zeile 6 von unten: „ε Fuhrmann" statt „E Fuhrmann".
Seite 820, Zeile 23 von oben: „Masse des Algolbegleiters 0,5 ⊙" statt „1 ⊙".
Seite 824, letzte Zeile: „0,6" statt „0,06".
Seite 827, Zeile 6 von oben: „19 000 ktp" statt „1900 ktp".
Seite 827, Zeile 20 von oben: „1808" statt „1608", „24 380" statt „24 360".

Auf Seite 826 sind in Abbildung 14 die senkrechten Zeitstriche zu bezeichnen mit 20, 10, 0, 10 ktp.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Deutschland und England. Von Karl Bleibtreu. — Berlin bei Karl Curtius. — Preis 3,50 Mark, gebd. 4,50 Mark.

Die Frage „England und Deutschland", an die vor 10 Jahren hüben wie drüben kaum jemand dachte, ist allmählich immer dringlicher geworden. Sie ist, wie der Verfasser sehr richtig bemerkt, durch Journalistenbesuche und Bürgermeisterreisen nicht zu lösen, sie hat sich aber ganz besonders dadurch so sehr verschärft, daß wir trotz so naher Nachbarschaft so wenig voneinander wissen, und daß auf beiden Seiten außerordentlich unklare und zugleich wenig wohlwollende Vorstellungen von dem, was wir sind, was wir können und was wir wollen, verbreitet sind. Vieles ist geschehen für die beiderseitige Aufklärung, über manchen dankenswerten Versuch haben auch wir an dieser Stelle berichtet, leider aber haben bei uns und wahrscheinlich auch drüben die wenigsten Leute Zeit, neben der Arbeit und — dem Sport drüben, der Kneipe bei uns — auch noch mit Gegenständen sich zu beschäftigen, die über kurz oder lang einmal mit elementarer Gewalt alle anderen Interessen auf die Seite drängen könnten. Der Verfasser ist in bemerkenswerter Weise bemüht, objektiv zu sein, indem er auf Grund seines umfangreichen Wissens die wichtigsten Seiten der englisch-deutschen Beziehungen in politischer, militärisch-maritimer, wirtschaftlicher, geistiger und sozialer Hinsicht erörtert und überall den falschen Anschauungen auf beiden Seiten die Wahrheit gegenüberstellt, wobei allerdings grelle Farben und scharfe Urteile doch nicht ganz vermieden werden. Wir werden ihm Dank wissen müssen, daß er in sehr vielen Punkten unserem unberechtigten Dünkel einen Spiegel vorhält, daß er nachweist, wie wir weder im guten noch im bösen viel voreinander voraus haben, und daß, wo von einem vornehmeren oder höheren Standpunkt überhaupt die Rede sein kann, dieser bei den Engländern und nicht bei uns zu finden ist. Im Ergebnis gelangt der Verfasser dahin, daß die beiderseitigen politischen Interessen so sehr in einer Richtung liegen, daß eine feindliche Lösung der Frage lediglich zum Nutzen Dritter beiden Teilen den schwersten Schaden bringen müßte. Das sehr gut geschriebene Buch ist recht lesenswert. Ein Fehler ist zu berichtigen: seemännischer Mitarbeiter der „Invasion von 1910" (nicht 1912) ist nicht der Admiral, sondern der Marineschriftsteller Wilson, auch erschien diese Schrift nicht in der „National Review", sondern in „Daily Mail".

Gino Bertolini: **„Balkan-Bilder".** Eine Studienreise durch den Hexenkessel von Europa. Autorisierte Übersetzung aus dem Italienischen von M. Rumbauer. — Verlag von Theodor Weicher, Leipzig. — Preis 5 Mark, gebunden 6 Mark.

Der in seiner Heimat als Schriftsteller wohlbekannte Verfasser schildert eine Automobilfahrt, die ihn von Triest die Küste der Adria entlang bis Ragusa und von da landeinwärts durch die Herzegowina und Bosnien bis wieder nach Österreich-Ungarn führte. Hier bricht das Buch plötzlich ab. Auf seiner eilenden Fahrt lernen wir mit dem Verfasser Land und Leute kennen; diese in den Gasthäusern, auf den Märkten und bei gelegentlicher „Panne". Täglich bleibt Muße für den photographischen Apparat, dessen Ausbeute dem Buch zu sehr ansprechendem, reichhaltigem Schmuck verholfen hat. In seine Reiseschilderung flicht der Verfasser allerlei philosophierende Politik ein. Er bewundert die stoische Ruhe des Islam und die Expansionsfähigkeit des Slaventums, während der Pangermanismus schlecht dabei wegkommt. Wir werden zugeben müssen, daß bei uns in Deutschland das slavische Blut sich bereits mehr als wünschenswert breit

macht, daß aber Berlin allmählich anfängt, eine slavische Physiognomie anzunehmen, haben wir doch trotz mehr als dreißigjähriger Bekanntschaft mit dem Ort bisher nicht wahrnehmen können. — Allein hiervon abgesehen, alles in allem bietet doch **Bertolinis** Buch eine sehr anziehende Lektüre und zugleich eine bequeme Gelegenheit, sich in manchen Dingen der Balkanfrage ein Urteil zu bilden.

Die Weltwirtschaft. Ein Jahr- und Lesebuch. Herausgegeben von E. von **Halle**. III. Jahrgang 1908. III. Teil: Das Ausland. — Verlag von B. G. Teubner, Berlin und Leipzig. — Preis 5 Mark, gebd. 5,80 Mark.

Das vorbenannte Heft war das letzte, das sein verdienstvoller Herausgeber veranstalten durfte; seither haben wir ihm leider in den Spalten unseres Blattes einen teilnahmsvollen Nachruf widmen müssen. Bei allen früheren Besprechungen dieses Jahrbuches haben wir darauf hingewiesen, wie außerordentlich wertvoll uns die hier gebotene Darstellung der **Tatsachen** dünkte, die uns über die Phrase hinaushob. Auf das lebhafteste würden wir es deshalb bedauern, wenn dieses Werk mit seinem Herausgeber abschlösse und nicht von berufener Seite fortgesetzt würde. Das neue Heft umfaßt in kürzeren und längeren Abschnitten alle auswärtigen Staaten Europas einschließlich des an erster Stelle gesetzten Britischen Reiches und seiner Kolonien, ferner die Vereinigten Staaten von Amerika, Südamerika, Zentralamerika und Ostasien. Eine Abhandlung über die Finanzen der europäischen und der wichtigsten außereuropäischen Staaten bildet den Schluß. Ein sehr eingehender, den ganzen Jahrgang umfassender Index ist beigefügt. Bezüglich der letzten Besprechung verweisen wir auf „Marine-Rundschau" 1909 Seite 247.

Wem sind die Österreichisch-Ungarischen Seeinteressen anvertraut? Von Max **Schloß**. — Wien 1909 bei C. Konegen.

Der Verfasser, der uns auf ähnlichen Wegen schon früher begegnete — siehe „Marine-Rundschau" 1908 S. 157 — wendet sich in einem „offenen Brief" an den österreichisch-ungarischen Marinekommandanten, um ihn auf die Unzulänglichkeit der Flottenrüstung seines Vaterlandes hinzuweisen und von ihm deren nachhaltige Verstärkung, und zwar auf gesetzlicher Grundlage, zu fordern. Ob derartige „offene Briefe" an sich wünschenswert sind, ob außerdem der Verfasser das Richtige trifft, bleibt eine offene Frage. Bemerkenswert ist des Verfassers Vorgehen jedenfalls als Symptom der von Mahan festgestellten Bewegung innerhalb der Weltvölker, die Seeinteressen in ihrer vollen Bedeutung zu begreifen und deren Schutz in immer weitergehendem Maße und unter Übernahme erheblicher Opfer zu fordern — „Marine-Rundschau" 1909 S. 894.

Kullnick, Dr. Max: **Präsident Taft.** Mit drei Abbildungen und einer Karte. — Berlin 1909, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 2,50 Mark, gebd. 3,50 Mark.

Dr. Kullnick, dessen mehrfache Beschäftigung mit Theodor Roosevelt auch wir an dieser Stelle erwähnten — siehe „Marine-Rundschau" 1909 S. 376 — bemüht sich in dem oben genannten Buche, uns mit der Persönlichkeit seines Nachfolgers William Howard Taft bekannt zu machen, die, soweit es sich um die äußere Erscheinung handelt, bei einer Körperlänge von mehr als 6 Fuß unter allen Umständen als eine „hervorragende" bezeichnet werden muß. Dr. Kullnick weist aber auch außerdem nach, daß Taft durch eine lange Reihe von Erfahrungen und Erfolgen sich eine vollberechtigte Anwartschaft auf den Präsidentenposten erworben hat und daß Roosevelt bei seinem Rücktritt ganz besonders deshalb ihn für die Nachfolge empfahl, weil erwartet werden durfte, daß er das Land weiter in den von Roosevelt vorgezeichneten Bahnen weitschauender Politik und wirtschaftlicher Gesundung führen werde. Erfolge kann erst die Zeit bringen, sie wird lehren, inwieweit Dr. Kullnicks warmherzige Schilderung eine Ergänzung oder

Berichtigung erfahren muß. Einstweilen ist sein Buch als eine sehr dankenswerte Belehrung in Fragen zu bezeichnen, die auch bei uns ein hohes Interesse in Anspruch nehmen dürfen.

W. Förster: **Über Zeitmessung und Zeitregelung.** Sammlung „Wissen und Können", Band 9. IV und 144 Seiten. — Leipzig 1909. — Gebunden 3 Mark.

Dieses Werkchen des bekannten früheren Direktors der Berliner Sternwarte bespricht in populärer Weise die Grundlagen unserer Zeitrechnung und der Tageseinteilung, ferner die Zeitmessung, die Pendeluhren, Taschenuhren und Chronometer sowie die Regelung und die Ziele des öffentlichen Zeitdienstes, speziell in Deutschland. Die Betrachtungen über die Entstehung der Zeitrechnung und der Tageseinteilung werden vielfachem und berechtigtem Widerspruch begegnen, da sie rein persönlich spekulativer Natur und ganz einseitig sind. Dagegen ist der Hauptteil des Buches, nämlich die Kapitel über Zeitmessung, Zeitdienst und die verschiedenen Uhren, sehr lehrreich und dürfte auch gerade für den Seeoffizier von großem Interesse sein. Leider wird das Verständnis des Gebotenen durch eine schwülstige und zuweilen etwas mystische Darstellungsweise im Verein mit Satzbildungen von ungeheurer Länge vielfach erschwert. K.

Das Reich der Wolken. Von Professor Dr. Karl Kaßner. Aus der Sammlung „Wissenschaft und Bildung". — Verlag von Quelle & Meyer, Leipzig. — Preis 1 Mark, gebd. 1,25 Mark.

Prof. Kaßners Buch ist teils aus akademischen Vorlesungen, teils aus einer volkstümlichen Vortragsreihe abgeleitet und findet so eine vortreffliche Mittellinie für die Beschäftigung mit einem Gegenstande, der unser aller Interesse täglich in Anspruch nimmt. Das Werkchen verfolgt den Kreislauf des Wassers in allen seinen Phasen durch Wolken, Nebel, Regen, Schnee und Hagel und führt uns zu den Ursachen der Verteilung der Niederschläge, ihrer Perioden und ihrer Berechnung, wobei zahlreiche Figuren, Abbildungen und Kartenskizzen die Darstellung unterstützen. Die kleine Schrift wäre für die Mannschaftsbüchereien nicht ungeeignet.

E. Doležal: **Internationales Archiv für Photogrammetrie.** Band 1, Heft 4. — Wien und Leipzig.

Die ersten drei Hefte dieser neuen Zeitschrift sind bereits an dieser Stelle besprochen worden. Das vorliegende vierte und Schlußheft des ersten Bandes bringt einen größeren Aufsatz von N. Herz „Die Photogrammetrie im Dienste der Astronomie" und Abhandlungen über topographische und Ballonaufnahmen. Speziell den Seeoffizier Interessierendes ist auch in dieser Nummer noch nicht enthalten. K.

R. Nelting: **Der nautisch-astronomische und Universal-Rechenstab und seine Verwendung, D. R. P. Nr. 207 234, D. R. G. M. Nr. 356 144.** — Hamburg 1909. Im Selbstverlage und bei L. Friederichsen & Co. — Der Stab ist angefertigt von Dennert & Pape, Altona. — 180 Mark.

Dieser Rechenstab ermöglicht mittels seiner zahlreichen, in Grad-, Zeit- oder Strichmaß ausgeführten Teilungen die Lösung sämtlicher Aufgaben der terrestrischen und der astronomischen Navigation. Im allgemeinen ist die mit dem Stab erreichbare Genauigkeit genügend, und es läßt sich durch seine Anwendung gegenüber dem Gebrauch der nautischen Tafeln eine nicht unerhebliche Zeitersparnis erzielen. Eine Ausnahme macht jedoch die astronomische Besteckrechnung, insonderheit die in der Kaiserlichen Marine übliche Rechnung nach der Höhenmethode. Hierbei ist die größte Sorgfalt erforderlich, so daß kaum Zeit gewonnen wird, ferner gutes Licht wegen der Kleinheit der Ziffern und teilweise sehr enger Teilungsintervalle, außerdem muß das Licht genau von vorn kommen, da bei seitlicher Beleuchtung der Schatten der Markierstriche störend wirkt, und schließlich

muß an vielen Stellen mit einem Auge eingestellt und abgelesen werden, weil bei beidäugigem Sehen die Stellung der Markierstriche infolge ihres Abstandes von den Skalen und der Engigkeit der Intervalle nicht genau auszumachen ist. Trotz Anwendung aller dieser Vorsichtsmaßregeln haben sich bei einer Anzahl Kontrollrechnungen folgende Fehler ergeben:

Höhe	Fehler	Höhe	Fehler	Höhe	Fehler
10°	+ 2′	25°	+ 2′	41°	+ 1′
11°	— 4′	28°	— 1′	43°	— 3′
12°	+ 1′	41°	— 4′	51°	+ 1′
19°	+ 6′	41°	+ 3′	71°	0′

Diese Fehler gehen teilweise über das erlaubte Maß hinaus, vor allem aber hat der Rechner nicht das Gefühl der Sicherheit wie beim logarithmischen Rechnen, weil er keinen Prüfstein dafür hat, ob er im einzelnen Falle die Einstellungen und Ablesungen mit der erforderlichen äußersten Genauigkeit gemacht hat. Die Rechnung erfordert vier Läufereinstellungen, vier Schiebereinstellungen und eine Zwischenablesung. Wenn dann am Schluß der Läufer nur um 0,1 mm falsch steht, so gibt das bei 30° Höhe einen Fehler von 2′ und bei 60° Höhe einen solchen von 1′. Es leuchtet ein, daß am Schluß so vieler Operationen eine solche Genauigkeit nicht mehr gewährleistet werden kann, während die logarithmische Rechnung so eingerichtet ist, daß in keinem Fall (abgesehen von groben Rechenfehlern) ein bestimmter größter Fehler überschritten werden kann.

Für die astronomische Besteckrechnung reicht der Stab daher trotz seiner unhandlichen Größe (53 cm lang) nicht aus.

Danach ist es kaum erforderlich, einzelne Ausstände zu machen, z. B. die Unbequemlichkeit, daß für manche Rechnungen die Schieber umgesteckt werden müssen, daß sie bei feuchtem Wetter zu schwer gehen, so daß genaue Einstellungen nur mit großer Anstrengung gemacht werden können, daß die Umwandlung von Zeitmaß in Gradmaß und umgekehrt in der Nähe von 90° zu ungenau wird, daß die Verschiedenheit der Intervalle teilweise Umrechnungen im Kopf (Bogenminuten in Zehntelgrade, Zeitsekunden in Zehntelminuten usw.) bedingt, daß mancherlei kleine Unrichtigkeiten und verkehrte Ausdrücke die Benutzung der Anweisung erschweren u. a. m.

Nach alledem erscheint es nicht wahrscheinlich, daß sich der Stab trotz seiner vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten in der Flotte einbürgern wird, da er die nautischen Tafeln eben doch nicht ganz entbehrlich macht. K.

L'oreille et la détonation. Étude clinique et thérapeutique. Prophylaxie. Par le Dr. L. Chastang, médecin principal de la marine. („Archives de Médecine Navale“ 1909, Nr. 5 u. 6.)

Die preisgekrönte Arbeit enthält das Ergebnis der reichen Erfahrung über Ohrenerkrankungen aus einer mehrjährigen ärztlichen Tätigkeit auf dem französischen Artillerieschulschiff. Die vielen Einzelbeobachtungen und die eingehende Besprechung der infolge des Schießens auftretenden Erkrankungen des Hörwerkzeuges sind in erster Reihe für den Arzt von Bedeutung. Mit Recht wird hervorgehoben, daß solche Ohrerkrankungen eine sehr häufige Folge namentlich des Scharfschießens sind und daß besonders im Kriege, beim gefechtsmäßigen Schießen, solche Fälle noch viel zahlreicher auftreten. Für weitere Kreise ist vielleicht von Wert, die Vorschläge zu hören, die der Verfasser macht, um diesen häufigen Ohrerkrankungen vorzubeugen. Diese Vorschläge gipfeln darin, daß man bemüht sein soll, namentlich für den Arzt gilt das, solche Leute, die schon ohrenleidend sind, von dem Dienst am Geschütz fernzuhalten. Alte Leiden werden sich leicht verschlimmern; das Ohr wird gegen Verletzungen weniger widerstandsfähig sein als ein ganz gesundes. Zum Schutz für die beim Schießen beschäftigten Leute empfiehlt der Verfasser auf Grund seiner langen Erfahrung als bestes Mittel immer noch den Gebrauch von Watte, die in den Gehörgang gesteckt wird, vielleicht am zweckmäßigsten zwei Pfröpfe, von denen der eine tiefer in den Gehörgang eingeführt, der andere lose davor gelegt werden soll. Durch-

tränkung der Watte mit Öl oder Glyzerin kann für bestimmte Fälle, namentlich bei kurzdauernder Anwendung, Vorteile haben, denen aber auch wieder Nachteile gegenüberstehen, so daß dieses Verfahren nicht besonders empfohlen werden kann. Von verschiedenen Artillerieoffizieren sind besondere Vorrichtungen ersonnen worden, um das Ohr von außen her zu schützen. Sie bestehen im wesentlichen aus zwei kleinen flachen Schalen aus Metall oder Celloidin, die durch federnde Spangen zusammengehalten werden und über die Ohrmuschel gelegt werden sollen, um so Watte von außen her gegen die Ohröffnung zu drücken. Alle diese Vorrichtungen haben neben unbestreitbaren Vorzügen noch so viele Nachteile, daß an eine allgemeine Einführung noch nicht gedacht werden kann. Daß es von größter Wichtigkeit ist, daß die etwa aufgetretenen Ohrleiden schnell und sachgemäß behandelt werden, darauf braucht in der deutschen Marine kaum noch besonders hingewiesen zu werden. H.

Militäruntauglichkeit und Großstadteinfluß. Hygienisch-volkswirtschaftliche Betrachtungen und Vorschläge von Dr. Moritz Alsberg. — Leipzig 1909, B. G. Teubner. — Preis 1 Mark.

Dr. Alsberg behandelt den gleichen Gegenstand, mit dem wir uns bereits zweimal an dieser Stelle zu beschäftigen hatten — siehe Dr. Abelsdorff, Rundschau 1905, Seite 1118, und Wellmann, ebenda 1907, Seite 1240 —. Auch er gelangt zu dem Ergebnis eines raschen Verderbens der Großstadtbevölkerung und sieht zugleich eine Gefahr der fortgesetzten Landflucht in der allmählichen Verschlechterung des auf dem Lande zurückbleibenden Rückstandes schwächerer Individuen, der er durch Hebung der sozialen Verhältnisse auf dem Lande entgegenzuwirken trachtet. Abgesehen davon, daß wir mit Alsberg in einer Reihe von Einzelheiten nicht übereinstimmen, möchten wir allgemein die Beobachtungsdauer seit der „Industrialisierung" unseres Vaterlandes für zu kurz erachten; auch wird unseres Erachtens die ganz außerordentliche Anpassungsfähigkeit des Menschengeschlechts nicht genügend in Rechnung gestellt, von der uns u. a. die Kriegsereignissen gewidmete Memoirenliteratur überraschende Beispiele liefert. Immerhin ist der Gegenstand interessant und wichtig genug, daß wir auch die Alsbergsche Schrift eingehender Beachtung anempfehlen.

Don Alfonso von Bourbon und Österreich-Este, Infant von Spanien: **Kurzgefaßte Geschichte der Bildung und Entwicklung der Ligen wider den Zweikampf und zum Schutze der Ehre in den verschiedenen Ländern Europas von Ende November 1900 bis 7. Februar 1908.** Autorisierte Übersetzung aus dem Französischen von Maria Freiin v. Vogelsang (96 Seiten). — Druck und Verlag von Josef Roller & Co. in Wien. — Preis elegant broschiert 1 Krone.

Gemäß unserem seinerzeit betonten Grundsatz — Boguslawski: „Antiduellbewegung", Rundschau 1902, Seite 481 — sehen wir von einer Stellungnahme zu der obigen Schrift ab, halten uns aber verpflichtet, unsere Leser durch die Titelangabe auf ihr Erscheinen hinzuweisen.

In der Sammlung: **„Mein künftiger Beruf"**, Ratgeber für die Berufswahl, insbesondere auch für Eltern und Vormünder — Verlag von C. Bange, Leipzig — erschienen: „Der Seeoffizier", „Marine-Schiffbaumeister und Maschinenbaumeister", „Der Militärarzt einschließlich des Marine-Arztes" und „Der Unteroffizier und Militäranwärter". — Preis jedes Heftes: 50 Pfennig. — Die Heftchen enthalten die einschlägigen Bestimmungen und Hinweise auf das Arbeitsgebiet und die Stellung innerhalb des Berufes. Da die Heftchen keine Jahreszahlen tragen, sind wir nicht ganz sicher, ob überall auf die neuesten Bestimmungen gerücksichtigt ist. Unter der orientierenden Literatur ist Wislicenus „Deutschlands Seemacht" neu aufgelegt, also keineswegs „veraltet", auch hätte auf Kochs „Geschichte der deutschen Marine" hingewiesen werden können.

Die „Preußische Besoldungsordnung“ ist in der bekannten **Fechnerschen Bibliothek** — Wilmersdorf-Berlin — in Form eines Taschenlexikons erschienen, das die einzelnen Beamtenklassen, einschließlich Geistliche und Lehrer, in alphabetischer Reihenfolge aufzählt. Der Text der zugehörigen Gesetze ist beigefügt. Da die Materie auch für die Verwaltungsbureaus der Marine von einem gewissen Interesse ist, sei hiermit auf diese zweckmäßige Veröffentlichung hingewiesen. Preis 2 Mark. Ein gleiche Veröffentlichung für die Reichsbeamten soll folgen.

Rehtwischs Soldatenbücherei — Turm-Verlag, Leipzig — bietet als Neuheiten diesmal Sachen von Marryat: „Ansiedler in Kanada“, Dickens: „Heimchen am Herd“, ferner Grillparzer: „Kloster von Sandomir“ und „Der arme Spielmann“, und Chamisso: „Peter Schlemihl“ sowie endlich von Jürgens einen Kriminalroman: „Das Rätsel der Hasenhaide“. Letzterer fand bei unseren gewohnten Gewährsmännern gebührenden Beifall, dagegen wird es den Herausgeber interessieren, daß Dickens und Chamisso als für Soldaten ungeeignet beanstandet wurden.

Von **Meyers Volksbüchern** sind uns einige weitere Sachen, und zwar: Reuter: „Schurr-Murr“, Gutzkow: „Der Königsleutnant“, „Zopf und Schwert“, „Uriel Acosta“, „Das Urbild des Tartüffe“, Dickens: „Die Pickwickier“ I. und II. Band, Cooper: „Der letzte der Mohikaner“, Wagk: „Die deutschen Sitten und Bräuche“ und Brachvogel: „Narziß“ zugegangen. Die Mannschaftsbibliotheken werden wie auch in früheren Fällen auf die kleinen Schriftchen, die sich im Preise zwischen 20 und 60 Pf. bewegen, aufmerksam gemacht. H.

Die **„Sammlung volkstümlicher Vorträge“** des Instituts für Meereskunde ist durch drei neue Hefte bereichert, nämlich: „Die Torpedowaffe“, von Kapitän z. S. a. D. R. Wittmer, „Die Küste der englischen Riviera“ — die Gegend um Kap Landsend —, von Hans Spethmann und „Kiel und Wilhelmshaven“ von Kontreadmiral z. D. E. Holzhauer. Die schön ausgestatteten Hefte bilden eine immer inhaltvoller werdende Bibliothek interessantesten Lesestoffes, der, in jedem Hefte knapp zusammengefaßt, auch für die Mannschaftsbüchereien eine geeignete Anschaffung darstellen würde.

In der Vossischen Buchhandlung Berlin W 62 erschien: **„Die Pistole 08, Beschreibung, Behandlung und Gebrauch.“** Auf dienstliche Veranlassung bearbeitet. — Preis 40 Pfennig, karton. 60 Pfennig, gebunden 75 Pfennig. — Eine mit zahlreichen Textabbildungen und drei Tafeln ausgestattete Beschreibung dieser Waffe und ihrer Munition sowie eine Anleitung für ihre Instandhaltung und für ihren zweckentsprechenden Gebrauch beim Schießen. Das Werkchen erscheint zu eigener Belehrung wie als Anhalt für die Instruktion in gleicher Weise geeignet.

Die Sammlung **„Volksabende“** bringt eine interessante Neuheit, einen Vortrag von Prof. R. Glaser: „Bismarcks Stellung zum Christentum“, der den nicht allgemein bekannten und um so beachtenswerteren Nachweis erbringt, wie fest der große Realist Bismarck auf dem Boden positiven christlichen Glaubens fußte. Die darin liegende Mahnung sollte vor allem in den Kreisen, für die die „Volksabende“ bestimmt sind, nicht unbeachtet bleiben.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. Zwölfter Band. — Berlin 1909, Franz Vahlen. — Preis 4 Mark, gebunden 5,50 Mark.

Der vorliegende neue Band enthält 82 Entscheidungen. Von diesen beschränken sich 36 lediglich auf prozessuale Fragen. Die übrigen erörtern vorwiegend materielles Recht. Sie sind sämtlich lesens- und beachtenswert. Wir verfehlen nicht, namentlich auf

eine Entscheidung — Nr. 61 — aufmerksam zu machen. Es handelt sich dort um die Verurteilung eines Kompagniechefs, der die Weitermeldung und Verfolgung einer Mißhandlung, die einem Mann seiner Kompagnie durch einen Unteroffizier zugefügt war, vorsätzlich unterlassen hatte. Zur Entschuldigung hatte er angeführt, daß die Mißhandlung nur eine unbedeutende gewesen sei und er sich für berechtigt gehalten habe, in derartigen Fällen von der gesetzlichen Verfolgung einer strafbaren Handlung abzusehen und die Sache auf andere Weise selbst zu erledigen. Das Reichsmilitärgericht hat diese Entschuldigung nicht gelten lassen und in Übereinstimmung mit dem Oberkriegsgericht Vergehen gegen § 147 M. St. G. B. für vorliegend erachtet. Es hat hierbei ausgeführt: Die ratio des § 147 in seiner zweiten Alternative sei die, daß, soweit die Verpflichtung eines Vorgesetzten zur Meldung kriminell strafbarer Handlungen seiner Untergebenen reiche, dieselbe auch unbedingt erfüllt werden solle, damit die Sache an die zur Entscheidung über die Verfolgung zuständige Stelle, den Gerichtsherrn, gelange. Soweit also der Vorgesetzte nicht selbst zur Verfolgung zuständig sei, müsse er jedenfalls die auf dienstlichem Wege ihm mitgeteilten kriminell strafbaren Handlungen seiner Untergebenen melden. Das Gesetz wolle durch die Strafandrohung einen Zwang ausüben, daß eine kriminell strafbare Handlung einer Person des Soldatenstandes zur Kenntnis der zur Entscheidung zuständigen Stelle gelange und nicht entweder überhaupt unerledigt bleibe oder durch einen unzuständigen Vorgesetzten nach dessen Ermessen erledigt werde.

v. Th.

Die Militärstrafrechtspflege im Sinne der Kriminalstatistik für das Deutsche Heer und die Kaiserliche Marine. Von Heinrich Dietz, Kriegsgerichtsrat. Zweite Auflage. — Oldenburg i. Gr. 1908, Gerhard Stalling. — Preis 2 Mark, gebunden 3 Mark.

Das Buch ist bereits früher von uns besprochen worden. In der jetzt vorliegenden neuen Auflage behandelt ein Nachtrag die Kriminalitätsbewegung des Jahres 1907, die die erste Auflage noch nicht berücksichtigt hat. Das dort sich ergebende Gesamtbild ist ein erfreuliches. Gegenüber dem Vorjahre zeigt das Jahr 1907 einen Rückgang der Gesamtkriminalität und, was noch wichtiger ist, eine Abnahme der schwereren Straftatarten. Mit Recht führt der Verfasser dieses günstige Ergebnis zum Teil auf nachhaltige erzieherische Einflüsse innerhalb der bewaffneten Macht, zum Teil aber auch darauf zurück, daß die Militärgerichte sich immer mehr dazu verstanden haben, soweit angängig, an Stelle längerer Gefängnisstrafen kurzzeitige, beim Vollzug allerdings körperlich mehr niederdrückende, seelisch aber weniger demütigende Arreststrafen zu erkennen. Seine Ausführungen, in denen er die Arreststrafe auch für die bürgerliche Strafrechtspflege empfiehlt, verdienen weitgehende Beachtung.

Entwurf und Einrichtung von Handelsschiffen. Von Diplom-Schiffbau-Ingenieur H. Herner, Oberlehrer an der Königl. Höh. Schiff- und Maschinenbauschule in Kiel. Mit 270 Abbildungen im Text. — Preis broschiert 11 Mark, in Ganzleinen gebunden 11,80 Mark. — (Hannover 1909, Dr. Max Jänecke, Verlagsbuchhandlung.)

Das vorliegende Werk, der sechste Band der bei Dr. Max Jänecke, Hannover, erscheinenden Sammlung „Grundriß des Maschinenbaues“, ist ein Handbuch für den Konstruktionstisch und vor allem für Werften von Bedeutung, deren Aufgabe der Bau kleiner und mittlerer Handelsschiffe ist.

Das Buch faßt in seinem ersten Hauptabschnitt das in der Fachpresse und vielen Spezialwerken zerstreute Material über den Entwurf von Handelsschiffen in gedrängter, aber übersichtlicher Weise zusammen und wird aus diesem Grunde manchem Konstrukteur willkommen sein. Es bietet dem ähnliche Ziele verfolgenden Teile der „Hütte“ gegenüber eine größere Zahl von Erläuterungen, Konstruktionsdaten und vor allem eine Reihe wertvoller Beispiele.

Der zweite und weitaus umfangreichste Abschnitt des Werkes „Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe“ wird in den beteiligten Kreisen noch freudiger begrüßt werden als der erste. Die alle wichtigeren Details berührende Darstellung gewinnt auch hier an Wert durch zahlreiche, in den Text eingeschaltete Skizzen und Tabellen. Ein besonderes Kapitel ist dem Schleppgeschirr gewidmet.

Dies sowie der dritte, ebenfalls durch ein vollständig durchgeführtes Beispiel bereicherte Abschnitt über Schiffsvermessung einschl. der Suezvermessung geben dem Werke eine erhöhte Bedeutung für den Handelsschiffbau.

Die Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft und eine Sammlung von Entwurfszeichnungen mehrerer Spezialschiffe beschließen das Werk. Eine Ausdehnung dieser Sammlung bei späteren Auflagen auf andere Schiffstypen dürfte die Vorzüge des Werkes, das der am Handelsschiffbau interessierten Fachwelt nur empfohlen werden kann, noch vermehren. Kt.

Kaiserliche Marine, Deutsche Seewarte: **Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. 6. Band: Eingänge des Jahres 1908.** — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Der vorliegende 6. Band entspricht in Anordnung genau dem im Juliheste besprochenen 5. Bande. M.

Unter dem Titel: **„Kaiser Wilhelm II.“** (aus dem Englischen von Rowland Thirlmere) ist in Berlin bei Karl Curtius ein Sonderabdruck aus „The Clash of Empires“ erschienen, dessen an dieser Stelle im Jahrgang 1908, S. 157 gedacht wurde. Indem wir an jenen Hinweis erinnern, unterlassen wir nicht, auch diesen Sonderabdruck der Beachtung anzuempfehlen. Es dürfte das lesenswerteste Kapitel des in seiner Bedeutung bei der früheren Besprechung gekennzeichneten Werkes enthalten. — Preis 50 Pf.

Entgegnung auf die Besprechung der „Kartenkunde“ in Heft 7.

Ich lege meiner Tätigkeit bei der von mir in sehr kurzer Zeit besorgten 3. Auflage des Bändchens keine große Wichtigkeit bei, die Besprechung ist aber derart irreführend, daß mir eine Richtigstellung notwendig erscheint. Mir ist der bedauerliche Lapsus passiert, an Stelle Schrumpfung „Dehnung“ des Kupferdruckpapieres zu setzen, darauf kommt es aber in dem betreffenden Abschnitt gar nicht an, sondern, wie mehrfach hervorgehoben, auf die verschiedene Verzerrung der Kartenaxen infolge Kupferdruckes und auf den Einfluß, den dieser Faktor auf die Genauigkeit der Karte hat. Der Referent beanstandet ferner, daß Stab-Werners herzförmige Projektion als „mittabstandstreu“ bezeichnet wurde, da die gleichen Entfernungen nur vom Nordpol aus zu messen seien, der doch am nördlichen (?) Kartenrande sich befinde. Es scheint ihm — danach zu urteilen — entgangen zu sein, daß man diese Projektion nicht nur mit dem Nordpol, sondern auch mit jedem beliebigen anderen Orte — z. B. London — als Projektionsmittelpunkt konstruieren kann. Ferner braucht aber, wie bekannt, bei einer mittabstandstreuen Karte ebenso wie ganz allgemein bei allen anderen Entwürfen die Kartenmitte durchaus nicht mit dem Projektionsmittelpunkt zusammenzufallen. — Ferner bemerkt er, daß mir Lüddecke u. a. unbekannt zu sein scheinen, weil ich gesagt habe, daß in Fischers Schulatlas sogar sämtliche Erdteile in flächentreuer azimutaler Projektion entworfen sind. Ich finde zunächst in meinem Text nichts, was den Referenten zu dieser Meinung bringen konnte, überdies sind aber bei Lüddecke eben nicht alle Erdteile in dieser Projektion entworfen. — Auf die von mir „unterlassene eingehende Erörterung der Winkelverzerrung bei Projektionen“ sowie auf die „tieferen Tatsachen der neusten Entwürfe“ kann ich hier leider als zu weit führend nicht eingehen. Dr. M. Groll.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Bardas, Dr. W.: Das öffentliche Seerecht Österreichs. — Wien und Leipzig 1909. F. Deuticke. 20,00 Mark.
* Brosser, E., Lelong, R.: Traité de machines à vapeur marines. — Paris 1909. A. Challamel. 10,40 Mark.
* Clowes, L. G. S.: The naval pocket book, 1909. — London. W. Thacker & Co. 7 s 6 d.
* Herre, Dr. P.: Der Kampf um die Herrschaft im Mittelmeer. — Leipzig 1909. Quelle & Meyer. 1,25 Mark.
* Jane, F. T.: Fighting ships, 1909. — London. Sampson Low & Co. 21 s.
* L. M. V. Liron, E.: La marine. Le haut commandement, ses fautes, sa réforme. — Paris 1909. R. Chapelot & Cie. 2,00 Mark.

Meyer, A.: Der Krieg im Zeitalter des Verkehrs und der Technik. — Leipzig 1909. B. G. Teubner. 1,25 Mark.

* Möller, Dr. J.: Nautik. — Leipzig 1909. B. G. Teubner. 1,25 Mark.

Nelting, R.: Der nautisch-astronomische und Universal-Rechenstab und seine Verwendung. — Hamburg 1909. L. Friederichsen & Co. 4,00 Mark.

Schmidt, K.: Die Dampfkessel. — Wiesbaden 1909. C. W. Kreidel. 4,20 Mark.

Seaton, A. E.: The screw propeller and other competing instruments for marine propulsion. — London 1909. Ch. Griffin & Co. 12 s 6 d.

* Teuber, Dr. G.: Beiträge zur Geschichte der Eroberung Britanniens durch die Römer. — Breslau 1909. Trewendt & Granier. 2,50 Mark.
* Thursfield, J. R.: Nelson and other naval studies. — London 1909. J. Murray. 12 s.
* Vallerey, J.: Traité élémentaire de la compensation des compas. 2. Édition. — Paris 1909. A. Challamel. 1,60 Mark.
* Vaughan-Cornish: The Panama canal and its makers. — London 1909. T. F. Unwin. 5 s.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Die Gasturbinen.	Ztschr. f. Dampfkessel- u. Maschinenbetr., 1909, Nr. 25.
Les nouveaux types de bâtiments.	La Vie Maritime, 10. 6. 09.
Le croiseur cuirassé »Pisa«.	Ebenda.
The status of the water-tube boiler.	S. A. Suppl., 12. 6. 09.
The cruiser-battleships.	A. N. J., 12. 6. 09.
Über die Aussichten der verschiedenen Dampfturbinen-Systeme im Schiffsturbinenbau.	Die Turbine, Jahrg. 5, Nr. 18.
Der Doppelschrauben-Passagierdampfer „Berlin“.	S, Jahrg 10, Nr. 18.

Titel	Quelle
Das kombinierte Maschinensystem, Kolbenmaschine und Turbine, auf einem großen Ozeandampfer.	U., Jahrg. 11, Nr. 10.
Rating of petrol-engines.	Eg., 25. 6. 09.
Economical construction of ships with longitudinal framing.	Ebenda.
Lloyd's new rules for ships scantlings.	Ebenda.
The Argentine gunboat »Parana«.	Eg., 25. 6. 09; E., 25. 6. 09; Y., Nr. 1634, 3. 7. 09.
Development of the transatlantic steamships 1840 to 1911.	S. A., 19. 6. 09.
Marine producer gas power.	M. E., Juni 1909.
Scout cruiser trials.	Ebenda.
Futurs cuirassés.	M. d. F., 1909, Nr. 27.
Die Regelung von Dampfturbinen und ihr Einfluß auf die Leistungsentwicklung in den einzelnen Druckstufen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1909, 27.
Experience with steam-turbines.	Eg., 2. 7. 09.
The Inglis boiler on board ship.	E., 2. 7. 09.
Der Hopkinsche Blitzlichtindikator.	M. S., 1909, Nr. 7.
Turbinenpropeller.	Ebenda.
Über Turbinendiagramme.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 1909, Nr. 18.
Stapellauf S. M. S. „Radetzky".	Die Flagge, 1909, Nr. 7.
Die Kessel mit Innenverbrennung.	M. Sb., 1909, Nr. 5/6.
Die Marine-Turbine Parsons, ihre Konstruktion und ihr Bau.	Ebenda.
Kleine Dampfturbinen.	Die Turbine, Jahrg. 5, Nr. 19.
The Melms-Pfenninger steam-turbine.	Eg., 9. 7. 09.
Water-tube boilers.	E., 9. 7. 09.
Les cuirassés en projet et les tourelles triples.	Y., Nr. 1635, 10. 7. 09.
The »Michigan«, our first »Dreadnought«.	S. A., 3. 7. 09.
Die Schulz-Turbine.	S., Jahrg. 10, Nr. 19.
Appareil moteur à turbines Parsons du torpilleur 293.	R. M., Juni 1909.
The ideal scout. A difficult problem.	N. M. R., 15. 7. 09.
Recent launching practice.	Shipbuilder, Vol. IV, Nr. 13.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Titel	Quelle
Ballistische Bemerkungen.	A. M., Juni 1909.
Küstenartilleristische Fragen.	M. A. G., 1909, Nr. 6.
The engineering of ordnance.	Eg., 2. 7., 9. 7., 16. 7. 09.
Results of battle target practice at Manila Bay.	N., April 1909.
The invention and development of the naval telescope sight.	P. N. I., Juni 1909.
Projectiles for naval guns.	Ebenda.
Les tirs de la flotte.	M. d. F., 1909, Nr. 28.
Granada-shrapnel.	Re. M. Braz., Mai 1909.
L'artillerie navale. Que devient le projet de réorganisation.	La Vie Maritime, 10. 7. 09.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Titel	Quelle
Les manoeuvres des sous-marins de Cherbourg.	M. d. F., 1909, Nr. 25.
Les expériences comparatives de sous-marins.	Y., Nr. 1632, 19. 6. 09.

Torpedoprojekte. — U., Jahrg. 11, Nr. 10.
Les sous-marins. — La Vie Maritime, 25. 6. 09.
H. M. torpedo-boat destroyer »Nubian«. — Eg., 2. 7. 09.
Brazilian torpedo-boat destroyer »Matto Grosso«. — E., 2. 7. 09.
The torpedo service of to-day and of to-morrow. — P. N. I., Juni 1909.
Les sous-marins à construire. — La Vie Maritime, 10. 7. 09.

Küstenverteidigung, Landungen.

The navy and coast defense. — P. N. I., Juni 1909.
Defesa de costas. — Re. M. Braz., Mai 1909.

Maritime und militärische Fragen.

Das Luftschiff als Waffe und als Ziel. — Z. S. u. S., 1909, Nr. 12.
The command of the sea: what is it? — J. U. S. I., Juni 1909.
Une division de canonnage. — M. d. F., 1909, Nr. 26.
L'unification des retraites des officiers mariniers. — Ebenda.
Naval promotions. Protest against forecasts. — N. M. R., 1. 7. 09.
State of the French navy. — Ebenda.
Bristol channel defences. — Ebenda.
The ordering of safe passage. — Ebenda.
Die Ereignisse zur See im russisch-japanischen Kriege. — St., Juni 1909.
The needs of the navy. — A. N. G., 3. 7. 09.
The naval situation in England. — N., April 1909.
Battle tactics for the Atlantic fleet. — Ebenda.
Søvaerns-lovforslaget. — T. f. S., Juli 1909.
Naval and military signalling. — U. S. M., Juli 1909.
Gefechtstaktik der linearen Formationen von Leutnant A. C. Dewar. — M. S., 1909, Nr. 7.
Ein Beitrag zur Frage der Abwehr von Torpedoangriffen mittels Geschützen. — Ebenda.
Die Seemacht in den Kriegen des letzten Jahrhunderts. — Vierteljahrshefte f. Truppenführung, 1909, Heft 3.
Die Kriegsgeschichte, ihr Wesen und ihre Bedeutung. — Ebenda.
Manoeuvres des escadres. — M. d. F., 1909, Nr. 28, 29.
The admiralty and battleship dock accommodation. — Eg., 9. 7. 09.
Riflessioni sul comando navale. — Ri. M., Juni 1909.
Posizioni tattiche vantaggiose. — Ebenda.
Eindrücke der Flottenübungen auf den Armeeoffizier. — M. W., 1909, Nr. 87.
Die japanische Armee im Frieden und auf Kriegsfuß. — Grenzboten, Nr. 29, 15. 7. 09.

Marine- und Militärpolitik, Statswesen.

The French naval programme. — E., 18. 6. 09.
Mr. McKenna on reasonable security. — N. M. R., 24. 6. 09.
Le budget de la marine. — M. d. F., 1909, Nr. 26, 27, 28, 29.
Marinebudget der Vereinigten Staaten und Japan. — I. R. A. F., Juli 1909; M. S., 1909, Nr. 7.
Britannia versus Germania. — N., April 1909.
Expansion and neutrality. — U. S. M., Juli 1909.
Protecting American interests. — P. N. I., Juni 1909.
The Beresford programme. — N. M. R., 8. 7. 09.

Bildungswesen.

Das neue Reglement der Scuola navale di guerra. — M. S., 1909, Nr. 7.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Titel	Quelle
Harland & Wolff's works at Belfast.	E., 18. 6. 09.
Dry docks at Middlesbrough.	Marine Engineer, Juli 1909.
Der Panama-Kanal.	Sf., 1909, Nr. 13; Eg, 2. 7. 09.
Der Stand der Planung für die Main—Donau-Großschiffahrtsstraße.	Deutsche Bauzeitung, 1909, Nr. 54, 55.
Naval works and their cost.	N. M. R., 8. 7. 09.
De haven van Amsterdam.	De Zee, 1909, Nr. 7.

Sanitätswesen.

Titel	Quelle
Über das Vorkommen der epidemischen Genickstarre in den Tropen.	S. T. H., 1909, Nr. 12.
L'oreille et la détonation.	A. M. N., 1909, Nr. 6.
The organisation of the army for the evacuation of sick and wounded.	Journal of the Royal Army Medical Corps, Juni 1909.
Fälle von Selbstverstümmelung.	Dtsch. militärärztl. Ztschr., 1909, Nr 13.
Mittel zur Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten unter den Seeleuten.	Ärztl. Sachverständ.-Ztg., 1909, Nr. 14.
Siamese medicine.	S. T. H, 1909, Nr. 14.

Verwaltungsangelegenheiten.

Titel	Quelle
Naval administrations 1879/85 and 1904/09 compared.	N. M. R., 1. 7., 8. 7. 09.

Rechtsfragen.

Titel	Quelle
La conférence navale de Londres.	Revue de droit internat., 1909, Nr. 3.
Les États-Unis et le droit des gens.	Ebenda.

Koloniale Fragen.

Titel	Quelle
Zur Entwicklung von Ostafrika.	Export, 1909, Nr. 24.
Die South African Territories Company. Ein Beitrag zur Landfrage in Deutsch-Südwestafrika.	Zeitschr. f. Kolonialpolitik, 1909, Nr. 6.
Die wirtschaftsgeographischen und politischen Verhältnisse des Caprivi-Zipfels.	Ebenda.
Eingeborenenrecht und Eingeborenenpolitik.	Ebenda.
Bodenschätze in unseren Kolonien.	D. K. Z., 1909, Nr. 26.
Kolonialgesetzgebung Englands.	Zeitschr. f. Völkerrecht u. Bundesstaatsrecht, Bd. 3, S. 179 u. 466.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Titel	Quelle
Kieler Woche 1909.	Das Motorboot, 1909, Nr. 13; D. Y., 1909, Nr. 16, 17, 18.
Der französische Eintonnerpokal.	Wassersport, 1909, Nr. 25; D. Y., 1909, Nr. 16.
S. M. Yacht „Meteor".	D. Y., 1909, Nr. 16.
Plans d'un yacht de course pour la série nationale.	Y., Nr. 1633, 26. 6. 09.
Die Motorwettfahrten der Kieler Woche.	Das Motorboot, 1909, Nr. 14.
Führung von Segelyachten außerhalb der Küstenfahrtgrenze.	Wassersport, 1909, Nr. 28.
Zu den deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettkämpfen.	Ebenda.

Geschichtliches.

Titel	Quelle
The Trafalgar roll.	U. S. M., Juli 1909.



The war with Spain in 1898: the opening of hostilities.	U. S. M., Juli 1909.
Der Angriff auf die Insel Fünen am 8. Juli 1659.	M. W., 1909, Nr. 85, 86.
American admirals in the British navy.	P. N. I., Juni 1909.
Services of Commodore John Rodgers in the war of 1812.	Ebenda.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Das drahtlose System „Tönende Funken".	H., 1909, Nr. 25.
The new telefunken system.	The Electrician, 18. 6. 09, 2. 7. 09; S. A. Suppl., 19. 6. 09.
Wireless station to serve 28000000 square miles.	N., April 1909.
Smoke prevention.	S. A. Suppl., 26. 6. 09.

Nautische Fragen.

Deviationsbestemmelser ved maerker.	T. f. S., Juli 1909.
Notes on the errors of stadimeters.	P. N. I., Juni 1909.
Een gevaarlijke kompasstoring.	De Zee, 1909, Nr. 7.
Monddistanzrechnung ohne Monddistanzephemeriden.	A. H., 1909, Nr. 7.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Ausbau der Binnenwasserstraßen.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 104.
Italienische Schiffahrtssubventionen.	Ebenda.
Les Messageries Maritimes et l'état.	Y., Nr. 1633, 26. 6. 09.
Le problème de la marine marchande.	L. M., Juni 1909.
Die Lage der Seeschiffahrt.	Die Flagge, 1909, Nr. 7.

Handels- und Verkehrswesen.

Deutschlands Rückständigkeit im Telegramm- und Kabelverkehr.	Export, 1909, Nr. 24.
Weltanschauung und Verkehrswesen.	Archiv f. Post u. Telegr., 1909, Nr. 11.
Die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf dem Nordatlantik.	Die Flagge, 1909, Nr. 7.
Europäisches und amerikanisches Dampffährwesen.	Export, 1909, Nr. 27; Eg., 9. 7. 09.
La navigazione nei porti italiani nel 1906.	Ri. M., Juni 1909.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

H. M. S. »Sappho« rammed by a cargo steamer.	N. M. R, 24. 6. 09.
L'explosion du sous-marin »Foca«.	Y., Nr. 1633, 26. 6. 09; M. S., 1909, Nr. 7.
The steel ship's lifeboat.	Nautical Magazine, Juli 1909.

Verschiedenes.

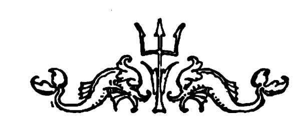
The cruise of the Atlantic Fleet.	N., März 1909; St., Juni 1909.
The baptism of ships.	P. N. I., Juni 1909.
Durchführung der sozialen Fürsorge für Seeleute im Auslande.	H., 1909, Nr. 29.



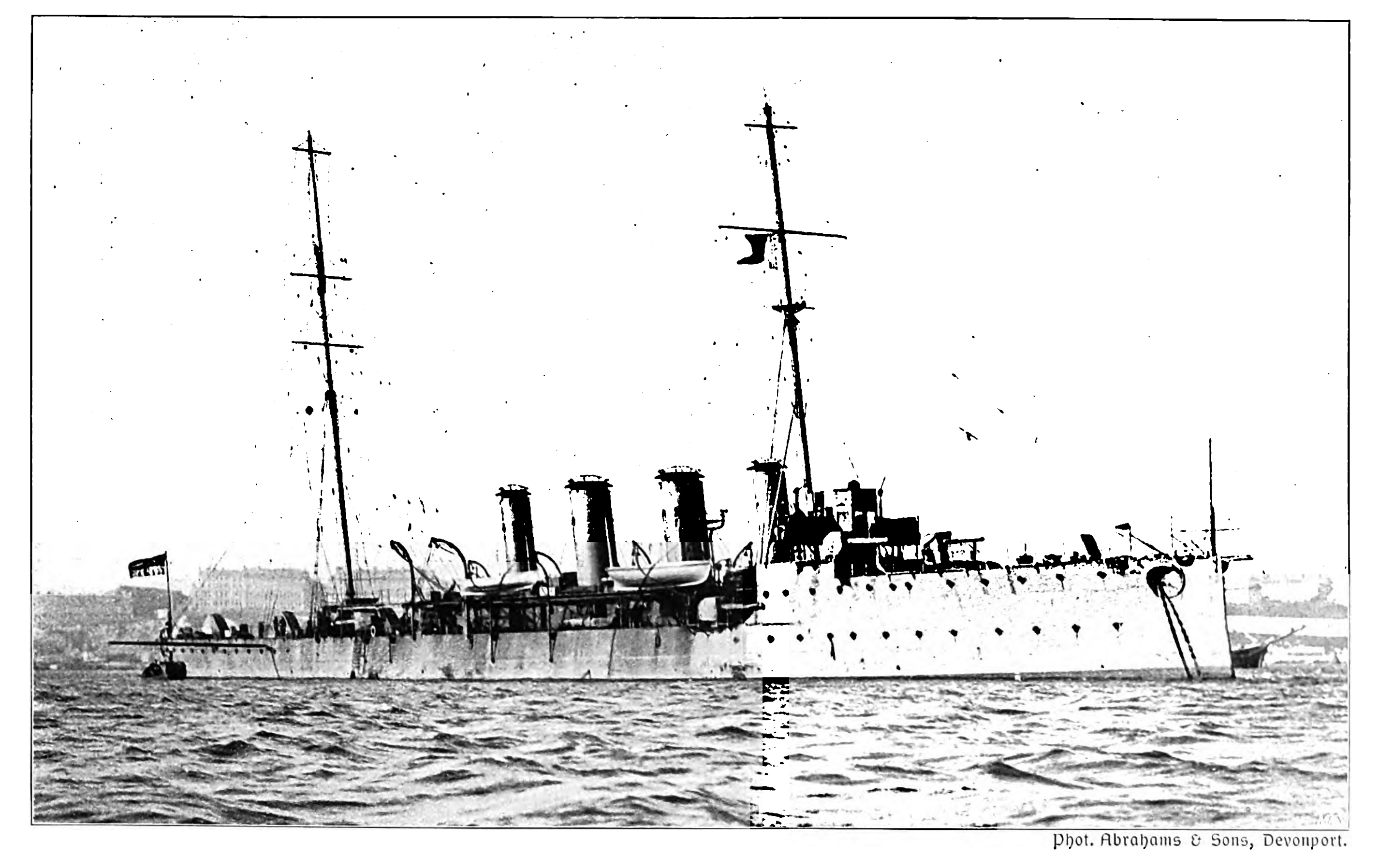
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

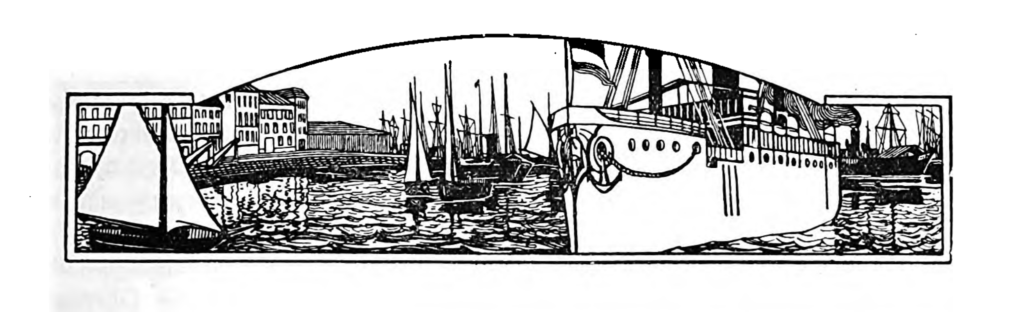


Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.



Phot. Abrahams & Sons, Devonport.

Englischer Scout „Boadicea“.



Überlandbahnen und Überlandbahn-Projekte.

(Nach einem am 19. April 1909 in der Berliner „Gesellschaft für Erdkunde" gehaltenen Vortrag.)

Von Dr. Richard Hennig.

(Mit 1 Einschlagtafel.)

Schnelldampfer und Eisenbahnen bilden die wichtigsten Hilfsmittel des modernen Weltverkehrs, soweit er die Beförderung von Menschen und Gütermassen im Auge hat. Beide Beförderungsarten ergänzen sich gegenseitig, und erst da, wo beide zusammentreffen, sich unterstützen und einander fortsetzen, entsteht ein Vollkommenes, vor dem die räumlichen und zeitlichen Entfernungen auf dem Erdball in einer früher nie geahnten Weise zusammenschrumpfen. Von alters her erlangte jedes Mittel des Verkehrs auf dem Lande erst dadurch seine höchstmögliche Bedeutung, wuchs erst dadurch über den mehr oder weniger räumlich begrenzten Wert hinaus, daß es am offenen Meer endete, wo keine politischen Grenzpfähle, keine engbegrenzten, von Menschenhand vorgezeichneten Wege die Bewegungsfreiheit, wie auf dem Lande, einschränkten, sondern wo nach allen Richtungen und in beliebig weite Fernen jederzeit die Bahn frei war, auf der der Mensch sich sein Glück suchen mochte. So erstrebt auch der Kulturpionier Eisenbahn überall nach Möglichkeit die Meeresküste, sobald er ein Mittel des Weltverkehrs sein will und den Ehrgeiz hat, mehr als einem einzelnen Lande oder auch zwei benachbarten Ländern zu dienen. Vom tiefen Binnenland ans Meer und ebenso vom Meer ins Binnenland zu führen ist die natürliche Tendenz jeder größeren, dem Welthandel bestimmten Eisenbahn.

Inwieweit freilich die Eisenbahnen, die mit dem Meer in Berührung treten, Wichtigkeit für die Abwicklung des Weltverkehrs wirklich erlangen, hängt noch von mancherlei anderen Bedingungen ab, vor allem davon, ob parallel laufende Wasserstraßen vorhanden sind, Seewege oder Binnenlandkanäle, die in der Lage sind, den von den Eisenbahnen vermittelten Verkehr gleichfalls zu übernehmen. Nur dort, wo solche Verkehrsmöglichkeiten fehlen, können sich die Eisenbahnen im allgemeinen zu ihrer höchsten Bedeutung entwickeln; sind schiffbare Wasserwege vorhanden, so wendet sich ihnen der

Gütermassenverkehr von vornherein mit Vorliebe zu, auch dann, wenn sie große Umwege darstellen und einen sehr erheblichen Zeitaufwand erfordern. Während der Reisenden- und der Postverkehr stets mit Vorliebe den schnellsten Verkehrsverbindungen zustrebt, ohne Rücksicht auf die entstehenden Mehrkosten, haftet der Güteraustausch, der Handel mit den ein- und ausgeführten Waren, in der Regel an dem billigsten Verkehrsmittel, in diesem Fall also an den Wasserstraßen, und nur in Ausnahmefällen gewinnt der Wunsch nach einer möglichst schnellen Beförderung so sehr die Oberhand, daß das zeitersparende, aber auch viel teurere Transportmittel der Eisenbahn bevorzugt wird. Ein Beispiel wird dies veranschaulichen: Keinem Menschen fällt es ein, von Hamburg nach Konstantinopel auf dem Wasserwege zu reisen (wenn nicht ganz besondere Gründe spezieller Art vorliegen); ebensowenig werden Postsendungen zwischen beiden Orten jemals einen anderen Weg, wie die Eisenbahn, benutzen; Frachtgüter hingegen werden sich, sobald es die zur Verfügung stehende Zeit nur einigermaßen erlaubt, ausschließlich auf dem Wasserwege zwischen beiden Orten bewegen, obwohl ihre Beförderung durch die Straße von Gibraltar ein Vielfaches an Zeit gegenüber dem Eisenbahntransport beansprucht.

Diese Tatsachen muß man sich gegenwärtig halten, um zu ermessen, daß unter sonst annähernd gleichen äußeren Umständen zwei Eisenbahnlinien in wirtschaftlicher Hinsicht völlig verschiedene Ergebnisse zeitigen können. — Unter den Eisenbahnen müssen selbstverständlich diejenigen als die vollkommensten Diener des Weltverkehrs und Welthandels erscheinen, die in ihren beiden Endpunkten ans Meer angrenzen, die sogenannten Überlandbahnen. Diese Überlandbahnen können unter Umständen, wenn kein parallel laufender, bequemer und ungefährlicher Wasserweg ihnen Konkurrenz macht, eine nahezu beispiellose Bedeutung für die Weltwirtschaft erlangen: die Pazifikbahnen der Vereinigten Staaten und Kanadas sind das geradezu klassische Beispiel dafür, denn sie haben tatsächlich mit keiner Konkurrenz zu kämpfen, da der Seeweg um das Kap Horn — weniger seiner außerordentlichen Länge als seiner Gefährlichkeit wegen — ihnen den Güterverkehr kaum abspenstig zu machen vermag.

Anders steht es in Europa; auch hier gibt es zahllose Überlandbahnen von Meer zu Meer — wenigstens lassen sie sich auf der Karte konstruieren —, aber im Güterverkehr spielen sie eine nur recht bescheidene Rolle, weil allenthalben Meeresstraßen (seltener Binnenlandkanäle) ebenfalls eine Verbindung zwischen zwei beliebigen Küstenorten herstellen. Die zahlreich vorhandenen Überlandbahnen Europas sind daher auch ausnahmlos mehr Zufallsprodukte, sind an keiner Stelle in einem Zuge geschaffen worden in der ausdrücklichen Absicht, zwei Meeren eine möglichst kurze Verbindung miteinander zu gewähren. Für die Verhältnisse in unserem Erdteil wird zu allen Zeiten das Wort seine Gültigkeit behalten, das Paul Dehn in seinem vortrefflichen Aufsatz: „Seewege und Überlandbahnen“ im Aprilheft 1904 an dieser Stelle aussprach (S. 433): „Die europäischen Eisenbahnen sind allerdings nicht als Überlandbahnen gebaut worden. Sie können aber als solche benutzt werden und werden auch vom Güterverkehr benutzt, aber nur ausnahmsweise, nur in verschwindendem Maße.“ Bezeichnend ist es, daß wir uns bei dem sehr engmaschigen Bahnnetz Europas der Existenz der zahlreichen Überlandbahnen in der Regel kaum bewußt werden!

In Europa sind die Überlandbahnen noch weit mehr als in anderen Erdteilen

auf den Personen- und Postverkehr zugeschnitten und haben, als Ganzes betrachtet, bei weitem nicht diejenige relative Bedeutung für Handel und Verkehr, die eine Überlandbahn außerhalb Europas oft zu erlangen vermag. Dabei muß freilich von vornherein betont werden, daß die Zahl der gegenwärtig vorhandenen außereuropäischen Überlandbahnen recht klein und sicher sehr viel geringer ist, als man zunächst erwarten wird.

Wenn wir nämlich von Mittelamerika absehen, wo ja die Verhältnisse zur Schaffung von Überlandbahnen ganz ungewöhnlich günstig liegen und wo dennoch bis in die neueste Zeit hinein nur zwei derartige Bahnanlagen von obendrein recht untergeordneter Bedeutung bestanden, so gab es bisher nur an zwei Stellen der Erde Überlandbahnen großen Stils außerhalb Europas, nämlich in Nordamerika und in Nordasien. Ganz Südamerika, ganz Afrika, ganz Australien und in Asien der gesamte Erdteil mit Ausnahme Sibiriens entbehrten bisher der so ungemein wichtigen Überlandbahnen vollständig. In wenigen Jahren mag in dieser Beziehung zwar eine gründliche Wandlung eingetreten sein — vorläufig aber gibt es tatsächlich in drei Erdteilen (Südamerika als Erdteil gerechnet) noch gar keine Überlandbahn, und im vierten und größten ist auch nur eine einzige vorhanden.

Diese letzterwähnte, die in den letzten zehn Jahren außerordentlich viel genannte Große Sibirische Bahn, kommt für Europas Handel und Verkehr weitaus in erster Linie in Betracht. Sie ist ein rein russisches Unternehmen, mit russischem Material, von russischen Arbeitern unter Leitung russischer Ingenieure erbaut. Rußland hat sich mit dem Bau dieser Bahn ein Kulturdenkmal allerersten Ranges gesetzt, und man muß vor der vollbrachten Leistung um so höhere Achtung empfinden, wenn man bedenkt, daß die von der europäisch-asiatischen Grenze (Tscheljabinsk) bis an die Küste des Pazifischen Ozeans (Wladiwostok) insgesamt 6108 km lange Bahn in wenig mehr als zehn Jahren vollkommen fertiggestellt wurde, obwohl die berüchtigten sibirischen Winter, die zahlreichen großen Ströme Sibiriens, die vielfach recht großen Schwierigkeiten des Geländes und andere Momente dem Bau sehr bedeutende Hindernisse in den Weg legten. Keine andere große Bahn auf Erden ist mit so ausnehmend großer Schnelligkeit (über 1½ km pro Tag) fertiggestellt worden; selbst die erste kanadische Überlandbahn, deren schnelle Ausführung in den 80er Jahren allgemeines Aufsehen erregte, benötigte immerhin neun Jahre zur Schaffung von 4467 km Schienenweg. Im Mai 1891 tat der jetzige Zar Nikolaus II. als damaliger Großfürst-Thronfolger persönlich in Wladiwostok den ersten Spatenstich zum Bau der Sibirischen Bahn, und im November 1901 konnte der Finanzminister Witte dem Zaren die Fertigstellung der Bahn melden; allerdings bestand damals noch eine Unterbrechung des fortlaufenden Bahnwegs am Baikalsee, über den ein Dampferverkehr den Anschluß zwischen den beiden Enden des Schienenstrangs vermittelte, bis die sogenannte Baikal-Umgehungsbahn, die in schwierigstem Gebirgsterrain um das Südende des Sees herumgebaut wurde, während des Krieges gegen Japan gleichfalls fertiggestellt war, nachdem noch im Winter 1903/04 die Transporte zum Kriegsschauplatz quer über den zugefrorenen See hinweg über ein eigens auf dem Eise verlegtes Schienenpaar stattgefunden hatten.

Während des Krieges war die erst am 1. Oktober 1903 für den europäischen Verkehr voll eröffnete Sibirische Bahn für die nichtrussische Welt vollkommen gesperrt; nach

dem Friedensschluß aber hat dieser Verkehrsweg überraschend schnell für das Wirtschaftsleben Europas ausnehmende Bedeutung gewonnen, in weit höherem Maße, als es selbst Sachkenner noch vor wenigen Jahren vermuteten. Die anfänglich geringe Neigung der west- und mitteleuropäischen Reisenden, auf einer Fahrt durch das Zarenreich und das verschriene Sibirien nach Ostasien zu gelangen, hat überraschend schnell einer wesentlich anderen Beurteilung Platz gemacht. Die Möglichkeit, die Reise zwischen Mitteleuropa und Ostasien gegenüber dem altgewohnten Weg durch den Suezkanal fast um die Hälfte der gewohnten Zeitdauer abzukürzen und entsprechend zu verbilligen, wirkte auf die Dauer doch als ein starkes Reizmittel, und die überraschend große Zuverlässigkeit der Sibirischen Bahn, in Verbindung mit ihren vortrefflichen Einrichtungen, die ein auch für verwöhnte Ansprüche bequemes, ja komfortables Reisen im Luxuszug gestatten, haben mächtig dazu beigetragen, den Strom der Reisenden, der sich alljährlich durch den Suezkanal ergießt, teilweise auf die Sibirische Bahn abzulenken, auf der die Reise in der ersten Klasse nur etwa den dritten Teil des Betrages der Seefahrt kostet. Fast vollständig ist der Postverkehr zwischen Europa und Ostasien auf die Sibirische Bahn übergegangen, da Briefsendungen, die früher auf dem Wege durch den Suezkanal oder über Nordamerika vier bis fünf Wochen unterwegs waren, jetzt bei Benutzung der Sibirischen Bahn fast stets in zwei bis drei Wochen an Ort und Stelle sind.

Für den Warenaustausch zwischen Europa und Asien hat die Sibirische Bahn gleichfalls eine überraschend hohe Bedeutung erlangt. Im Überlandverkehr von und bis zur Küste des Stillen Ozeans freilich ist die Sibirische Bahn nur von geringem Wert, da naturgemäß ihre Frachtsätze gegenüber den billigen Tarifen der Schiffahrtsgesellschaften viel zu hoch sein müssen. Um so bedeutender aber ist der Einfluß der Sibirischen Bahn für die Aus- und Einfuhr Sibiriens selbst. Die mittleren und westlichen Teile des südlichen Sibirien sind sehr reiche Getreideländer, die früher viel mehr produzierten, als sie verwerten konnten: es fehlte die Möglichkeit, den Himmelssegen zu exportieren, und so kam es nicht selten vor, daß das Getreide einfach auf den Feldern verfaulte, weil die Bauern, wenn sie den eigenen Bedarf gedeckt hatten, für den Überfluß keine Verwendung mehr hatten — und das zuweilen in Jahren, wo andere Gebiete des russischen Riesenreiches, vielleicht gar Sibirien selbst in seinen östlichen Teilen, unter schwerer Hungersnot litten. Heute schicken Westsibirien und das Land um den Baikalsee große Mengen von Getreide nach Ost und West, vor allem nach den russischen Ostseehäfen, von denen aus eine umfangreiche Ausfuhr ins Ausland stattfindet. Nicht weniger als 42 Prozent der auf der Sibirischen Bahn beförderten Frachtgüter werden vom Getreide gestellt. Fleisch, Geflügel, Butter und Holz gehen jedoch heute gleichfalls aus Sibirien in großen Mengen nach Europa und spielen im dortigen Wirtschaftsleben eine nicht unbedeutende Rolle, deren Wichtigkeit von Jahr zu Jahr zunimmt.

So hoch aber heute auch die Bedeutung der Sibirischen Bahn, insbesondere seit der Beendigung des Krieges mit Japan, für das internationale Verkehrsleben, für die Beförderung der Ostasienreisenden und der ostasiatischen Post sowie für das Wirtschaftsleben Sibiriens selbst eingeschätzt werden muß, so war doch das ursprüngliche Motiv, das die Hauptanregung zum Bau der Bahn gab, weitaus in erster Linie ein strategisches gewesen: der Sicherung der fernen ostasiatischen Besitzungen Rußlands, der

in jedem Wechselfall ungehinderten Verbindung der pazifischen Häfen mit dem europäischen Mutterland sollte die Bahn dienen. Demgemäß wollte man die Bahn zunächst nur über russisches Gebiet führen. Wenn man schließlich dennoch von diesem Grundsatz abwich und den östlichen Teil quer durch die zu China gehörige Mandschurei anlegte (Chinesische Ostbahn), wozu die russische Regierung sich im September 1896 im sogenannten Cassini-Vertrag von Peking die Einwilligung holte, so geschah es einmal, weil die Entfernung Wladiwostoks von Moskau und Petersburg um mehrere 100 km gekürzt werden konnte, wenn die Bahn statt durchs Amurtal quer durch die Mandschurei lief, ferner aber auch, weil Rußland damals die Mandschurei als ein Gebiet betrachtete, das in nicht allzu langer Zeit zuverlässig dem Zarenreich als Eigentum angegliedert werden mußte. Daß die japanischen Waffen diese Hoffnung scheitern lassen würden, war damals noch nicht vorherzusehen. Es folgte auf den Cassini-Vertrag die „Pachtung“ und starke Befestigung Port Arthurs, womit Rußlands alte Sehnsucht nach einem eisfreien Hafen wenigstens im fernen Osten Befriedigung gefunden zu haben schien, sowie die Sicherung des Pachtgebietes der Kwantung-Halbinsel durch Abzweigung einer Seitenstrecke der Großen Sibirischen Bahn von Charbin über Mukden nach der Festung Port Arthur und dem an der Talienwan-Bucht gelegenen, neugegründeten Hafen Dalni (Südmandschurische Bahn).

Im Frieden von Portsmouth scheiterte die neue ostasiatische Politik Rußlands, und mit dem Liautung-Pachtgebiet und seinen eisfreien Häfen ging auch der größere Teil der Südmandschurischen Bahnlinie, von Port Arthur bis zur Station Kwangtschöngtsu, an Japan verloren. Von den koreanischen Häfen aus haben die Japaner in den letzten Jahren wichtige Anschlußbahnen an die nunmehr ihnen gehörige Südmandschurische Bahnen herangeführt; im Falle eines neuen Krieges mit Rußland würden daher sie jetzt in kürzester Zeit Herren der Mandschurei und des östlichen Teiles der Sibirischen Bahn sein. Was die Russen durch ihre ostasiatischen Bahnbauten gerade vermeiden wollten, die Absperrung von Wladiwostok im Kriegsfalle, würde nunmehr im Falle eines neuen Krieges eben durch einen Teil dieser Bahnen erleichtert werden. Manche weitschauende russische Politiker, an der Spitze Graf **Witte**, der geschickte Friedensunterhändler von Portsmouth, halten deshalb unter den gegenwärtigen Umständen Wladiwostok und die übrigen russischen Besitzungen am Stillen Ozean im Ernstfalle für gänzlich unhaltbar und haben rundweg zu einer völligen Aufgabe der ostasiatischen Politik des Zarenreichs geraten, zumal da die Kulturwerte, die Rußland in Ostasien zur Sicherung seiner dortigen Herrschaft geschaffen hat, schon im Frieden allen anderen Nationen mehr als ihm selbst zugute kommen. Andere hingegen, vor allem der gegenwärtige Ministerpräsident Stolypin, teilen diese Anschauung nicht und wollen von einer so pessimistischen Auffassung der Sachlage nichts wissen; sie haben es auch durchgesetzt, daß neben der mandschurischen Strecke der Sibirischen Bahn, deren Wertlosigkeit im Kriegsfalle nunmehr freilich unverkennbar ist, eine Parallellinie gebaut wird, die sogenannte Amurbahn, die ungefähr auf der ursprünglich in Aussicht genommenen Route, durchs Schilka-, Amur- und Ussurital, also über rein russisches Gebiet läuft und, gesichert vor etwaigen japanischen Angriffen, die Verbindung zwischen Wladiwostok und dem europäischen Rußland zuverlässig auch im Kriegsfall gewährleisten soll. Die neue Amurbahn soll bis 1913 fertiggestellt

sein und wird dann, allerdings auf einem beträchtlich größeren Umweg, eine neue Überlandverbindung zwischen den europäischen Meeren und dem Hafen Wladiwostok herstellen. Der Wert der Amurbahn liegt natürlich in der Hauptsache auf militärischem Gebiet, doch ist auch die durch sie ermöglichte Erschließung des Amurgebiets ein wirtschaftliches Ziel von Bedeutung. Für den Durchgangsverkehr zwischen Europa und Ostasien in Friedenszeiten wird freilich die Amurbahn keine Bedeutung gewinnen und der Großen Sibirischen Bahn keinen Abbruch tun.

Auf die hochpolitische Seite aller dieser und anderer russischer Bahnbauten und Bahnprojekte in Sibirien kann hier nicht näher eingegangen werden, auch nicht auf die damit zusammenhängenden Kosten- und Rentabilitätsfragen, Erweiterungspläne und ähnlichen Dinge.*) Doch wird das Vorhandensein der Sibirischen Bahn und der Südmandschurischen Anschlußbahn das Zustandekommen weiterer großartiger Überlandbahn-Projekte ermöglichen, wie aus dem Folgenden ersehen werden mag.

Nach der Eröffnung der Sibirischen Bahn fuhren die Ostasienreisenden mit der Bahn in der ersten Zeit nach Wladiwostok und dann zu Schiff von dort nach Nagasaki oder Schanghai, um von diesen Hauptplätzen weitere Fahrtmöglichkeiten nach dem jeweiligen Bestimmungsort zu suchen. Nach Eröffnung der Südmandschurischen Bahn trat Dalni als Übergangshafen an die Stelle von Wladiwostok, wodurch die Beförderungszeit noch weiterhin wesentlich verkürzt wurde. Aber nur kurze Zeit konnte das von den Russen mit so großen Kosten angelegte Dalni unter russischer Herrschaft seine Rolle als neuer Knotenpunkt des Weltverkehrs spielen. Bald brach der russisch-japanische Krieg aus, und seit dem Tage von Portsmouth ist auch Dalni, das nunmehr den Namen Tairen führt, japanischer Besitz geworden. Als solcher konnte Dalni längere Zeit hindurch seine schon erlangte Bedeutung nicht behaupten und mußte den Vorrang wieder an Wladiwostok abtreten. Die Japaner trugen selbst die Schuld an dieser Entwicklung, denn auf dem in ihr Eigentum übergegangenen Teil der Südmandschurischen Eisenbahn, der von ihnen eben in erster Linie als strategisches Mittel angesehen wurde, wurden längere Zeit hindurch die Reisenden derartig belästigt und schikaniert, daß die Fremden schließlich den Weg über Dalni-Tairen nahezu völlig mieden. In den letzten Jahren soll es besser geworden sein, aber schon hat Wladiwostok in der Gunst des Publikums einen solchen Vorsprung gewonnen, daß Dalni Mühe haben wird, ihm den Rang noch einmal streitig zu machen und das wachgerufene Mißtrauen gegen die Südmandschurische Eisenbahn wieder aus der Welt zu schaffen.

Beide pazifische Häfen mögen aber ihre Bedeutung für das friedliche Verkehrswesen in wenigen Jahren ohnehin zum großen Teil einbüßen, wenn weitere Eisenbahnpläne in Asien verwirklicht worden sind, deren Inangriffnahme bereits erfolgt ist. Schon heute kann man mit der Sibirischen und Südmandschurischen Bahn direkt auf die Nordchinesischen Bahnen übergehen und somit auf dem Schienenwege von Berlin bis Peking und Tientsin gelangen. Die Chinesen bemühen sich übrigens, durch Herstellung einer neuen Bahn Blagoweschtschensk—Tsitsikar—Kintschoufu den Anschluß der Sibirischen Bahn an die Nordchinesische Staatsbahn noch zu vereinfachen und die japanischen Bahnen in der Mandschurei auszuschalten; doch kämpfen hiergegen die

*) Genaueres bietet mein soeben erschienenes Buch „Bahnen des Weltverkehrs" (Leipzig, Joh. Ambrosius Barth, 1909).

Japaner aus Leibeskräften an. Weiterhin bauen nun aber gegenwärtig deutsche und englische Unternehmer auf Grund eines Abkommens vom 13. Januar 1908 für die chinesische Regierung die sogenannte Yangtsebahn, die von Tientsin nach Pukou nahe der Mündung des Yangtsekiang verlaufen wird. Da nun Tsinanfu, eine künftige Hauptstation der Yangtsebahn, gleichzeitig Endpunkt der deutschen Schantungbahn ist, und da anderseits Pukou gegenüber, auf der anderen Seite des Yangtsekiang, Tschinkiang liegt, von wo man schon heute mit der englischen Schanghai—Nankingbahn nach Schanghai zu gelangen vermag, so wird man in wenigen Jahren von Westeuropa mit der Bahn bis an die Bucht von Kiautschou und nach Schanghai fahren und unter Umständen, wenn man die hohen Kosten nicht scheut, auf diesem Wege selbst Güter raschestens befördern können. Da aber ferner die Große Chinesische Zentralbahn, die gegenwärtig von Peking südwärts bis Hankou am Yangtsekiang reicht, in allernächster Zeit auf Grund eines am 7. März 1909 abgeschlossenen Vertrages von deutschen Unternehmern bis Canton und somit indirekt bis Hongkong und Kaulung verlängert werden soll, so ist auch eine Erreichung von Hongkong auf dem Bahnwege für Europa nur noch eine Frage der Zeit.

Immerhin muß man, um von Europa nach China mit der Bahn zu gelangen, noch den sehr großen Umweg durch die Mandschurei machen. Eine Fahrt nach Peking in 15 Tagen, wie sie schon jetzt für Westeuropa möglich ist, ist zwar auf keinem anderen Wege auch nur annähernd denkbar; aber der Verkehr drängt nach kürzesten Linien, und so wird denn sicherlich dereinst eine kürzere Bahnverbindung zwischen Europa und China ins Dasein gerufen werden: eine Abzweigung der Sibirischen Bahn, die etwa in der Gegend des Baikalsees beginnt und quer durch die Wüste Gobi auf Peking losmarschiert. Noch steht dieses Projekt vollständig auf dem Papier, aber es ist bereits zu wiederholten Malen ernstlich erwogen worden, und wenn nicht besondere Umstände eintreten, darf man erwarten, daß die Verwirklichung in nicht allzu ferner Zeit in Angriff genommen wird. Die technischen Schwierigkeiten einer Bahn, die in Werchne Udinsk von der Sibirischen Bahn abzweigen und über Kiachta und Urga in die ziemlich ebene Wüste Gobi eindringen müßte, würden nicht sehr erheblich sein. Von Peking nach Kalgan wird von den Chinesen schon gegenwärtig eine Bahn gebaut, die als südöstliches Ende der künftigen Wüste Gobi-Bahn in Betracht kommen kann, wenn sie eine europäischen Begriffen angepaßte bessere Ausführung erhält. Sollte einst die Bahn durch die Wüste Gobi Tatsache geworden sein, so ist zu erwarten, daß man von Berlin nach Peking in rund elf, nach dem Kiautschou-Gebiet in zwölf Tagen gelangen kann. Diese Bahn mag nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Güteraustausch von mäßiger Bedeutung werden, vor allem für den chinesischen Tee-Export. Auf dem gegenwärtig ausschließlich in Betracht kommenden Seewege verliert nämlich der feine Tee viel von seinem spezifischen Aroma, während dieses in dem trockenen Klima der Wüste Gobi und Sibiriens ausgezeichnet konserviert bleiben würde. Die teureren Transportkosten der Bahn würden für den besseren Tee, wenn seine Güte gewinnt, kaum eine Rolle spielen, zumal da das wiederholte Umladen der Ware von der Bahn ins Schiff und vom Schiff in die Bahn erspart und die Beförderung gleichzeitig beträchtlich beschleunigt werden kann. In jedem Fall werden demnach in naher Zukunft zwischen den wichtigsten Städten der ostasiatischen und allen großen

Hafenorten der westeuropäischen Festlandsküste Überlandbahnen bestehen. Inwiefern diese für eine Abwicklung des Verkehrslebens zwischen dem Stillen und dem Atlantischen Ozean von Bedeutung sein können, wird sich jedoch erst in Zukunft sicher übersehen lassen.

Wenn somit gerade die europafernsten Küsten Asiens in absehbarer Zeit einen Schienenanschluß an das europäische Bahnnetz finden werden und zum Teil schon heute aufweisen, so wirkt es zunächst befremdend, daß nach der ganzen südasiatischen Küste, die uns doch viel näher ist als die ostasiatische, noch keine Eisenbahnverbindung von Europa aus möglich ist. Technische Schwierigkeiten sind es nicht, die diese eigentümliche Tatsache verschuldet haben; vielmehr ist die Ursache dafür teils in allgemein kulturellen, teils in politischen Momenten zu suchen. Zwei Wege sind es hauptsächlich, auf denen das Zustandekommen von Überlandbahnen zwischen den west- und nordeuropäischen Meeren und dem Indischen Ozean und Persischen Golf ermöglicht werden könnte: der eine verläuft durch Transkaspien und Afghanistan-Indien oder Persien, der andere durch Kleinasien und Mesopotamien.

Eine direkte Überlandbahn Europa—Indien könnte schon seit 20 und mehr Jahren bestehen, wenn nicht politische Momente ein bisher unwiderrufliches Veto eingelegt hätten. Die russischen Bahnen in Transkaspien haben bereits 1885 Merw und 1898 Kuschk an der nordafghanischen Grenze erreicht, anderseits sind die indo-britischen Bahnen im Süden gleichfalls schon bis nach New Chaman in unmittelbarer Nähe der afghanischen Grenze vorgedrungen. Das Grenzgebirge Chodscha Amrum ist von den Engländern durch einen Tunnel durchbrochen worden, der es ihnen ermöglichen würde, mit großer Schnelligkeit die Bahn über New Chaman bis nach dem nicht mehr fernen Kandahar zu verlängern, von wo die Weiterführung nordwärts über Herat nach Kuschk technisch keine allzu hohen Anforderungen mehr stellen würde. Aber die russischen wie die britischen Bahnen sind gezwungen, an der afghanischen Grenze haltzumachen, nicht aus Respekt vor der Unabhängigkeit Afghanistans und dem Wunsche seines Emirs, sein Land eisenbahnrein zu erhalten, sondern lediglich aus dem Bewußtsein der beiden europäischen Nationen heraus, daß jedes politische Vordringen der einen oder anderen über die Grenzen des ohnehin nur schmalen Pufferstaates Afghanistan unter Umständen einen kriegerischen Zusammenstoß von unabsehbaren Folgen zwischen der größten Seemacht und der ausgedehntesten Landmacht Europas nach sich ziehen könnte. In diesem Bewußtsein stehen England und Rußland seit nahezu einem Vierteljahrhundert längs der afghanischen Grenze einander gegenüber. Und unter diesem Zustand leiden die friedlichen Bedürfnisse der Kulturvölker, ihr Handels- und Verkehrsleben aufs schwerste: wäre nämlich nicht die gegenseitige Eifersucht Englands und Rußlands und die englische Befürchtung vor der russischen Invasion in Indien ein unüberwindliches Hindernis, so wäre zweifellos ein Überlandverkehr zwischen Europa und Indien durch Afghanistan hindurch schon seit langer Zeit geschaffen worden, und die Welt wäre um eines der wertvollsten Verkehrsmittel reicher; von London würde man dann in neun Tagen nach Bombay, in zehn nach Calcutta gelangen können. In England selbst, sogar im englischen Unterhause, haben sich gelegentlich, im April 1899 und im Februar 1900, gewichtige Stimmen vernehmen lassen, die eine Durchquerung Afghanistans mit Schienen und eine Verbindung zwischen den russisch-transkaspischen und den

englisch-indischen Bahnen forderten und die Meinung vertraten, daß die politischen und strategischen Bedenken hinter den wichtigeren des friedlichen Handels und Verkehrs zurückzustehen hätten, zumal da die verbindende Bahn durch Afghanistan hindurch im Frieden keiner anderen Nation so große Vorteile darbieten würde wie gerade England. Diese vereinzelten Stimmen in England drangen nicht durch: die Schienenlücke in Afghanistan ist aus militärischen Besorgnissen bis heute unausgefüllt geblieben, und sie wird es auch ferner bleiben, so lange nicht die politische Konstellation in Mittel- und Südasien eine völlige Klärung erfahren hat. —

Noch an einer anderen Stelle kommen sich die russischen Bahnen Mittelasiens und die britischen Nordindiens auf wenige hundert Kilometer nahe: zwischen den Eisenbahnendstationen Andischan in Turkestan und Peschawar in der indischen Nordwest-Provinz. Hier würde zwar eine Bahnführung wegen des schwierigen Gebirgslandes eine etwas heiklere Aufgabe sein als auf der Strecke Kuschk—Herat—Kandahar—New Chaman, immerhin würde sie rein technisch keine Unmöglichkeit sein; doch auch hier ist das politische Moment ein schwereres Hindernis des Fortschritts, als es die Unebenheiten des Gebirgslandes sind: die Bahn Andischan—Peschawar wird in absehbarer Zeit gleichfalls nicht zustande kommen und mit ihr auch nicht eine Überlandbahn nach Indien.

In Persien liegen die Verhältnisse sehr ähnlich wie in Afghanistan. Auch dieses Land entbehrt der großen Eisenbahnlinien noch vollständig; Rußland hat zwar seine transkaspische Bahn auch hier (bei Aschabad und bei Djalfa) unmittelbar bis an die Grenze vorgeschoben, hat sich auch schon wertvolle Vorrechte in bezug auf Erwerb künftiger Bahnkonzessionen in Persien zusichern lassen und wünscht nichts sehnlicher, als seine Bahnen sowohl von Baku aus wie von Aschabad südwärts, wenn möglich bis an den Persischen Golf, vorzutreiben; die Bahnlinien sind auf dem Papier genau ausgearbeitet, und jederzeit könnte mit der Fertigstellung von Überlandbahnen, die in Buschir oder Bender Abbas enden müßten, begonnen werden — aber auch hier werden sich, ehe russische Bahnen in Persien eindringen oder gar am Persischen Golf enden, noch sehr bedeutende Wandlungen des gegenwärtigen politischen Zustands vollziehen müssen, die sich ja gegenwärtig freilich schon anzubahnen scheinen.*)

Doch noch von anderer Seite her strebt eine Überlandbahn zum Persischen Golf vorwärts. Nachdem verschiedene englische Projekte vorausgegangen waren, entweder von der syrischen Küste des Mittelmeers oder gar von der Nilmündung her eine Überlandbahn zum Persischen Golf ins Dasein zu rufen, kam bekanntlich durch die persönlichen Bemühungen des verstorbenen genialen Georg v. Siemens im Dezember 1899 ein Vertrag mit der türkischen Regierung zustande, wonach deutsche Unternehmer bzw. die vorwiegend von deutschem Kapital finanzierte „Anatolische Eisenbahngesellschaft", unterstützt durch türkische Zinsgarantien, den vorhandenen Torso der kleinasiatischen Bahnen fortführen und bis an die Euphratmündung verlängern sollten. In den letztverflossenen zehn Jahren hat das so viel diskutierte und mit so hohen Erwartungen begrüßte Unternehmen der Bagdadbahn freilich nur recht geringfügige Fortschritte

*) In jüngster Zeit soll die Ende Mai 1909 vollzogene Besetzung von Täbris durch die Russen sogar schon dazu geführt haben, daß eine Bahn Djulfa—Täbris von den Russen in Angriff genommen worden ist.

gemacht; auch hier hinderten politische Erwägungen ein gedeihliches Vorwärtsschreiten des großartigen Gedankens lange Jahre hindurch mit solchem Erfolg, daß bis 1908 von der gesamten 2220 km langen Bagdadbahn nur 200 km neu fertiggestellt wurden, vom alten Endpunkt der Anatolischen Bahn Konia bis nach Bulgurlu, am Fuße des zilizischen Taurus. Es bedurfte langwieriger Verhandlungen und eines ungewöhnlichen Geschicks, um auch hier dem Weiterbau alle Hindernisse aus dem Wege zu räumen. Endlich wurde durch Vertrag vom 2. Juni 1908 der Weiterbau über Bulgurlu zunächst bis zum Dorfe El Helif in Mesopotamien sichergestellt, von wo künftig eine Seitenlinie der Bagdadbahn nach Mardin und Diarbekr abzweigen soll. Bis zur Erreichung von Bagdad oder gar von Basra und dem Hafen von Kuweit am Persischen Meerbusen wird zweifellos noch lange Zeit vergehen, und die Schwierigkeiten dürften in Zukunft noch wachsen — dennoch aber darf man heute mit einiger Zuversicht erwarten, daß das gewaltige Werk, dessen Weiterbau über Bulgurlu im Frühjahr 1909 begonnen hat, dereinst in vollem Umfange zustande kommen wird.

Die weitaus wichtigste Aufgabe der Bagdadbahn besteht bekanntlich in der Wiederbelebung der alten Kulturländer Kleinasiens, Mesopotamiens und Babyloniens, die nur der geduldigen Arbeit, der Bewässerung und — der Eisenbahn harren, um die Welt aufs neue mit reichen Bodenschätzen mannigfacher Art zu versorgen. Ähnlich wie bei der Sibirischen Bahn, wird auch im Betriebe der fertigen Bagdadbahn der Überlandverkehr von Meer zu Meer für die Personenbeförderung von ungleich größerer Bedeutung sein als für den Gütertransport, der die hohen Beförderungskosten der Eisenbahn nur ganz ausnahmsweise würde vertragen können. Um so wichtiger wird aber die Bagdadbahn in volkswirtschaftlicher Beziehung wieder für die Ein- und Ausfuhr der von der Bahn durchzogenen Länder sein.

Schon gegenwärtig besteht zwischen den Mittelmeerländern und Mesopotamien, insbesondere Bagdad, ein äußerst reger Karawanenverkehr, der natürlich durch die Bahn überflüssig gemacht werden würde. Bei Biredjek am Euphrat arbeiten tagaus, tagein acht große Fähren, um den bedeutenden Güterverkehr vom einen zum anderen Ufer zu bewältigen, und dennoch müssen die Karawanen nicht selten tagelang warten, ehe die Reihenfolge in der Beförderung an sie kommt. Schon die Einführung regelmäßiger Dampferfahrten zwischen dem Persischen Golf und Bagdad oder Basra (dem alten Bassora) hat das Verkehrs- und Handelsleben Mesopotamiens ungemein stark gefördert und u. a. die Einwohnerschaft von Basra binnen 70 Jahren verzehnfacht. Eine Bahn zum Mittelmeer und Bosporus würde daher voraussichtlich eine noch schnellere Entwicklung Mesopotamiens nach sich ziehen.

Wenn aber gar die Pläne durchgeführt werden sollten, die darauf abzielen, durch künstliche Bewässerung dem Lande Mesopotamien wieder dieselbe Fruchtbarkeit zu verleihen, die es im Altertum besaß, so ist kaum abzusehen, wie weit die Ausfuhrfähigkeit der von der Bagdadbahn durchzogenen Gebiete noch gesteigert werden kann. Heute leben in Mesopotamien kaum 4½ Millionen Menschen, obwohl der Boden, der fähig ist, 60fältige Ernte zu tragen, 20 bis 25 Millionen Kolonisten würde ernähren können. — Für die wirtschaftlichen Aussichten der Bagdadbahn ist weiterhin zu beachten, daß sie schon gegenwärtig das bedeutende, 100 km lange und 10 km breite Kohlenbecken von Eregli durchzieht, und daß sie künftig außer anderen reichen Land-

strichen u. a. die üppigen Baumwollengefilde von Adana und Ain Tab und die noch völlig unverwerteten Petroleumlager von Erbil und Kerkuk im oberen Tigrisgebiet erschließen wird, die den Petroleumreichtum der bekannten Länder am Westufer des Kaspischen Meeres noch übertreffen sollen. Es soll hier auf diese Dinge und auch auf die mit dem Bahnbau zusammenhängenden politischen Fragen nicht weiter eingegangen werden. Erwähnt sei nur noch, daß die Absicht besteht, etwa aus der Gegend von Bagdad dereinst eine Zweigbahn (Sadije—Chanikin) zur persischen Grenze zu bauen, wo sie Anschluß an das künftige persische Bahnnetz gewinnen soll, das ja doch früher oder später einmal geschaffen werden muß. Alsdann wird es möglich sein, mit Hilfe der Bagdadbahn, der persischen Bahnen, der neugeplanten russischen Taschkent-Barnaulbahn und der Großen Sibirischen Bahn auf ununterbrochenem Schienenweg, freilich mit wechselnden Spurweiten, vom östlichen Mittelmeer bis zum Japanischen Meer zu gelangen.

Eine Überlandbahn, die für Deutschland bei weitem nicht dieselbe Bedeutung wie die Bagdadbahn besitzen wird, die aber dennoch in den letzten Jahren kaum weniger von sich reden gemacht hat, wird dereinst die vielzitierte Mekkabahn oder Hedschasbahn sein, die mit raschen Schritten ihrer Vollendung entgegengeht. Sie nimmt unter den großen Bahnen der Erde in mehr als einer Hinsicht eine einzigartige Stellung ein, nicht zum mindesten deshalb, weil ein religiöses Motiv, die leichtere Erreichbarkeit der heiligen Stätten Arabiens für die Bekenner des Islam, einen Hauptanstoß für ihre Erbauung gab und weil ferner durch freiwillige Spenden frommer Mohammedaner aus allen Teilen der Welt ein beträchtlicher Teil der benötigten Bausumme zusammengebracht wurde. In Damaskus beginnend, ist die Mekkabahn zurzeit, seit dem 1. September 1908, bis Medina im Betriebe, auf eine Strecke von 1449 km; doch weist sie im Norden Anschlußlinien ans Mittelmeer auf, Damaskus—Beirut und Der'at—Haifa, und wird überdies von Damaskus genau nordwärts eine Verlängerung über Hama und Haleb (Aleppo) bis an die deutsche Bagdadlinie erfahren, die in Till Habesch erreicht werden soll. Auf diese Weise würde also eine am Bosporus beginnende fortlaufende Bahn geschaffen werden, die schließlich in die Mekkabahn übergeht und daher leicht zu einer wichtigen Überlandlinie ausgebaut werden kann, sobald auch das Südende der Mekkabahn irgendwo mit dem Meer in Verbindung getreten ist. Hierauf war auch das Streben der Türken seit den ersten Anfängen des Bahnbaues gerichtet. Gerade die Geschichte der Mekkabahn lehrt mit besonderer Deutlichkeit, wie ungemein wichtig für jedes große Bahnunternehmen die Berührung mit dem Meere ist. Der Hauptzweck der Mekkabahn, deren Bau übrigens zum großen Teil auf die persönliche Initiative des vorigen Sultans Abdul Hamid zurückzuführen ist, war zwar zunächst ein religiöser, teils aber auch ein strategischer: einerseits sollte die Bahn eben den frommen Mohammedanern die Ausübung der von ihrer Religion vorgeschriebenen Pilgerfahrt zu den heiligen Stätten Arabiens erleichtern und somit eine gottwohlgefällige Aufgabe erfüllen, anderseits sollte sie aber auch die Möglichkeit gewähren, rasch Truppen in die entlegeneren Teile West- und Südarabiens zu werfen, wenn diese oftmals von Aufständen heimgesuchten und vielfach nur nominell der Herrschaft des Sultans unterstehenden Gebiete wieder einmal gar zu lebhafte Unabhängigkeitsgelüste betätigen sollten. Zur Sicherung der türkischen Stellung in Arabien gegenüber den Versuchen anderer Nationen, daselbst Fuß zu fassen,

trägt die Hedschasbahn gleichfalls sehr viel bei. Obwohl demnach die eigentliche Bedeutung der Bahn auf Gebieten liegt, die mit wirtschaftlichen Dingen nichts gemeinsam haben, wurde dennoch die Berührung mit dem Meere von Anfang an für unbedingt notwendig gehalten.

Es liegt in der Natur der Sache, daß es in erster Linie auf eine Erreichung des Roten Meeres durch die Mekkabahn ankommen mußte. Zwar wurde auch dem in Damaskus ausmündenden Nordende ein Weg zum Mittelmeer geschaffen durch Erbauung einer türkischen Zweiglinie Der'at—Haifa, weil die Aufschließung der östlichen Jordanländer durch die Bagdadbahn nach einer Ausfuhrmöglichkeit zum Mittelmeer verlangte, und weil der Nationalstolz der Türken sich dagegen wehrte, daß die schon früher vorhandenen syrischen Bahnen der Franzosen diese Ausfuhr bewerkstelligten, aber ungleich wichtiger war doch eine Heranführung der Bahn ans Rote Meer, von wo ein Schiffsanschluß nach allen Küsten des Indischen Ozeans und selbst Ostasiens und Australiens ermöglicht werden konnte, der nicht nur eine schnelle, sondern auch eine verhältnismäßig billige Beförderung gewährte, weil der Suez-Kanal umgangen war und seine hohen Durchfahrtkosten erspart werden konnten. Die natürlichste Stelle, an der die Mekkabahn ans Rote Meer herantreten konnte, war die Ortschaft El Akaba am äußersten Ende des Meerbusens von Akaba, der den Zwillingsbruder des Meerbusens von Suez und den charakteristischen nordöstlichen Zipfel des Roten Meeres darstellt. Hier sollte auch die Mekkabahn durch einen von der Station Mâan es Sauan sich abspaltenden Zweig den ersehnten südlichen Anschluß ans Meer erhalten; aber als der Bau der Hauptlinie bis Mâan gediehen war und die Türken sich anschickten, die Anschlußstrecke nach El Akaba zu schaffen, legte sich die englische Diplomatie ins Mittel: eine Heranführung der Mekkabahn nach Akaba hätte dem Suezkanal eine ernstliche Konkurrenz geschaffen, und England setzte deshalb alle Register in Tätigkeit, um die Zweiglinie nach Akaba nicht zustande kommen zu lassen. Als die Türkei, angesichts der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Zweigbahn Mâan—Akaba, sich unerwartet halsstarrig zeigte, drohte England am 13. Mai 1906 bereits mit einer Flottendemonstration im Bosporus. Diesem zwingenden Argument waren die Türken nicht gewachsen: sie gaben nach, erfüllten Englands Forderungen und verzichteten vor allem auf die den Engländern so unbequeme Zweiglinie nach Akaba. Da aber die Erreichung des Roten Meeres geradezu eine Lebensfrage für die wirtschaftliche Zukunft der Mekkabahn war, so suchten deren Erbauer nunmehr an anderer Stelle ihre Sehnsucht zu verwirklichen. Zunächst wollte man Dschedda, den Mekka zunächstliegenden Hafen des Roten Meeres, für den beabsichtigten Zweck in Betracht ziehen und der Mekkabahn hierher einen Ausläufer schaffen. Später aber kam man von diesem Plan ab, und nunmehr ist der kleine, bisher ziemlich unbedeutende Ort Rabigh am Roten Meer, der seiner geographischen Breite nach etwa halbwegs zwischen Mekka und Medina liegt, als die Stelle in Aussicht genommen, wo die gegenwärtig schon bis hinter Medina fertiggestellte Bahn auf ihrem weiteren Verlauf das Rote Meer berühren wird. Der Zeitpunkt, an dem die Mekkabahn bis Rabigh und Mekka fertiggestellt sein wird, dürfte vermutlich in das Jahr 1910 fallen; um der einstigen Überlandbahn zum Roten Meer freilich eine wirkliche Bedeutung im Handels- und Wirtschaftsleben zu verschaffen, muß zunächst Rabigh zu einem Hafen großen Stils umgewandelt werden. Die Arbeiten hierzu sind bereits im Gange. Einzelne kühne

Geister denken sogar schon an eine dereinstige Verlängerung der Mekkabahn über Mekka bis nach Aden. —

Jedenfalls wird in naher Zukunft eine Überlandbahn vom Bosporus und damit vom Atlantischen Ozean, vom Mittelmeer und von der Ostsee bis ans Rote Meer und an den Indischen Ozean führen, eine Überlandbahn, die — mindestens für die Zeit, wo die Bagdadbahn und die Bahnen durch Persien und Afghanistan noch nicht verwirklicht worden sind — sehr wohl imstande sein könnte, dem Suezkanal in mancher Beziehung Konkurrenz zu machen, vor allem durch die sehr beträchtliche Zeitersparnis, die sie eiligen Reisenden und auch einem Güterschnelltransport zu gewähren vermag.

Wenden wir uns von Asien weiter westwärts nach dem Nachbarerdteil Afrika, so befinden wir uns in demjenigen Kontinent, wo die wichtige Frage der Überlandbahnen unbedingt noch am wenigsten spruchreif ist. Es ist nicht zu erwarten, daß hier in naher Zukunft eine wirkliche Überlandbahn vorhanden sein wird, wenn man nicht etwa die durch das Binnenland laufenden Bahnen hierher rechnet, die Kapstadt mit einigen Häfen von Natal und Portugiesisch-Mozambique verbinden, die aber kaum als Überlandbahnen im strengen Sinne des Wortes angesprochen werden können. Immerhin gibt es auch in Afrika mehrere Überlandbahnprojekte hochwichtiger Art, die zwar zurzeit noch Zukunftsmusik sind, die aber dennoch dereinst verwirklicht werden dürften.

Das weitaus wichtigste und bekannteste von diesen Projekten ist die vielfach genannte Kap—Kairobahn, die vom Kap der Guten Hoffnung bis zur Nilmündung laufen soll. Ohne auf die Einzelheiten dieses gigantischen Planes einzugehen, der bekanntlich dem Riesengeist eines Cecil Rhodes seinen Ursprung verdankt, sei hier nur erwähnt, daß die Aussichten der Verwirklichung dieses Rhodesschen Lieblingsgedankens zurzeit insofern nicht günstig sind, als man von der Schaffung eines fortlaufenden Schienenweges, wenigstens bis auf weiteres, absehen dürfte. Hingegen ist es durchaus wahrscheinlich, daß ein aus Bahnstrecken und verbindenden Wasserstraßen gemischter Verkehrsweg vom Kap zur Nilmündung in einer Reihe von Jahren tatsächlich vorhanden sein wird, der zwar, als Einheit betrachtet, wirtschaftlich ein verfehltes Unternehmen sein mag, dessen ungeheure politische und strategische Bedeutung aber für die Engländer kaum hoch genug eingeschätzt werden kann. Die Bahn wird, wenn sie dereinst fertiggestellt werden sollte, vom Kapland quer durch Rhodesia zum Südufer des Tanganyikasees verlaufen, dann unter Benutzung der großen Seen oder an ihren Ufern entlang den Sudan und den Nil erreichen und schließlich im wesentlichen am Ufer dieses Stromes herab der Nilmündung zustreben. Vorhanden sind von der Kap—Kairobahn bisher im Süden schon volle 2009 englische Meilen (3226 km) in der Richtung Kapstadt—Kimberley—Mafeking—Buluwayo—Viktoriafälle bis zur Grube Broken Hill in Rhodesia. An dem 450 Meilen langen Stück, das bis zum Orte Kituta am Südende des Tanganyika noch fehlt, wird zurzeit mit fieberhaftem Eifer gebaut, so daß in naher Zukunft das Südende der Kap—Kairobahn in einer Länge von fast 4000 km als ununterbrochener Schienenstrang vorhanden sein wird. Vom Nordende her ist nur eine bei weitem kleinere Strecke vorhanden: von Alexandria an der Mündung des Nil läuft die Bahn seit 1897 flußaufwärts bis Schellal bei Assuan 590 englische Meilen weit. Das anschließende, 220 Meilen lange Stück Schellal—Wadi Halfa ist zurzeit nur auf dem Wasserweg des Stromes selbst zurückzulegen, doch hat der frühere britische Generalkonsul

in Ägypten, Lord Cromer, in Aussicht gestellt, daß demnächst eine Bahn Schellal—Wadi Halfa gebaut werden solle, da die Wasserfracht wegen der erforderlichen Bahnumladung der Güter in Schellal und Wadi Halfa zurzeit teurer ist, als es die Transportgebühren auf einer parallel laufenden Uferbahn sein würden. Von Wadi Halfa führt die schon vorhandene Bahn seit 1899 weiter stromaufwärts über Berber nach Chartum, wobei sie zwischen Wadi Halfa und Abu Hammed, den großen Nilbogen abschneidend, quer durch die Nubische Wüste verläuft. Nach Ausfüllung der Lücke zwischen Schellal und Wadi Halfa wird somit das Nordstück der Kap—Kairobahn in einer Länge von rund 1370 englischen Meilen vorhanden sein, also nur wenig mehr als halb soviel wie im Süden des Erdteils. Südlich von Chartum bis zum Albert-See vermag fast durchweg der Nil den weiteren Verkehr zu vermitteln; nur auf der rund 100 englische Meilen langen Strecke zwischen Redjaf und Dufilé ist der Strom nicht schiffbar und muß von einer Uferbahn umgangen werden. Im Gebiete der großen afrikanischen Seen will man die Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden des Erdteils in der Weise herstellen, daß auf den Seen selbst, und zwar dem Albert-See, Kiwu-See und Tanganyika-See, ein Dampferverkehr den Anschluß zwischen den Bahnenden im Süden und im Norden der Seen vermittelt (der Albert Edward-See soll von der Bahn wahrscheinlich umgangen werden). Dadurch können mehrere 100 km Bahn gespart werden, ohne daß doch von dem Projekt, Kapstadt und Kairo miteinander zu verbinden, etwas preisgegeben zu werden braucht. Ist doch allein der Tanganyika vom Norden bis zum Süden rund 400 km lang, und man wird hier um so lieber zu einer Ersetzung des Schienenwegs durch die Wasserstraße greifen, weil auf beiden Ufern, im Westen wie im Osten, nichtbritisches Gebiet den See begrenzt und weil eine Bahnführung, die den See umgeht, auf verschiedene schwere Hindernisse stoßen würde in Gestalt von Urwäldern, Bergketten, ausgedehnten Sümpfen usw., ganz abgesehen von politischen Bedenken. Die britische Kap—Kairobahn müßte hier entweder durch Deutsch-Ostafrika oder aber durch den belgischen Kongostaat verlaufen, nachdem Rhodes' Versuch, das Westufer des Tanganyika in einer Breite von 16 engl. Meilen vom Kongostaat gegen eine Überlassung des Gebiets von Lado am oberen Nil abgetreten zu erhalten und in englischen Besitz zu verwandeln, am Widerspruche der Mitunterzeichner der Kongoakte gescheitert war. Ein auch nur teilweiser Verlauf der national-britischen Kap—Kairobahn über nichtbritisches Land ist aber für einen Anhänger imperialistischer Ideen ein nahezu undiskutierbarer Gedanke, dem jeder andere Ausweg vorgezogen wird. Hauptsächlich aus diesem Grunde wird daher das Kap—Kairo-Projekt zunächst nur in einer Kombination von Schienenwegen und Wasserstraßen zur Ausführung gelangen, und zwar in folgender Weise:

Strecke	Länge in engl. Meilen	Bahnlinie oder Wasserweg	
Alexandria—Schellal	590	Bahn	im Betrieb
Schellal—Wadi Halfa	220	Wasserweg (Nil), Bahn im Bau	—
Wadi Halfa—Chartum	560	Bahn	im Betrieb
Chartum—Faschoda—Redjaf . .	1000	Wasserweg (Nil)	—
Redjaf—Dufilé	100	Bahn	geplant
Dufilé—Albert-See (Südende) .	200	Wasserweg (Nil und Albert-See)	—
Albert-See—Kiwu-See (Nordende)	220	Bahn	geplant

Strecke	Länge in engl. Meilen	Bahnlinie oder Wasserweg	
Kiwu-See	60	Wasserweg (Kiwu-See)	—
Kiwu-See—Usambara	90	Bahn	geplant
Tanganyika-See	400	Wasserweg (Tanganyika-See)	—
Kituta—Broken Hill	450	Bahn	im Bau
Broken Hill—Kapstadt	2009	Bahn	im Betrieb

In dieser Gestalt wird uns die fertige Kap—Kairobahn zuerst entgegentreten. Sie wird nach ihrer Vollendung, die freilich noch viele Jahre dauern wird und einstweilen noch gar nicht abzusehen ist, sicherlich erheblich dazu beitragen, den Gedanken der britischen Vorherrschaft in Afrika kräftig zu unterstützen; auch wird die Verkehrs- und Handelserschließung der einzelnen von der Bahn durchzogenen Länder im Innern des Erdteils sehr erheblich gefördert werden. Im Personenverkehr und Güteraustausch können zwar gleichfalls ihre einzelnen Teile für den Lokalverkehr eine hohe Bedeutung erlangen, aber die Überlandbahn als Ganzes ist wirtschaftlich nur von geringem Wert. Schon allein die Tatsache, daß wegen des Wechsels von Bahn- und Schiffsbeförderung und wegen des Wechsels der Spurweiten (Kapspur von 1,067 m und Normalspur von 1,435 m) das kostspielige und zeitraubende Umladen der Güter auf dem Wege zwischen Kapstadt und Kairo bzw. Alexandria nicht weniger als zwölfmal erforderlich sein würde, beweist zur Genüge, daß von einem Güterdurchgangsverkehr natürlich niemals die Rede sein kann. Ein solcher wäre jedoch auch dann ausgeschlossen, wenn die Kap—Kairobahn als fortlaufender Schienenweg von einheitlicher Spurweite zustande käme, so daß eine Umladung der Frachten überhaupt nicht erforderlich sein würde; denn mit den parallel laufenden, bequemen Schiffsverbindungen im Osten und Westen Afrikas ist selbstverständlich jegliches Konkurrieren der Bahn im Gütertransport ausgeschlossen. Aber selbst der Passagierverkehr und die Postbeförderung, die sonst mit Vorliebe die Eisenbahnverbindungen vor den Schiffswegen bevorzugen, dürften nur ganz ausnahmsweise die Kap—Kairobahn als Überlandweg benutzen, weil die parallelen Schiffsstraßen kaum mehr Zeit beanspruchen und weil die Sicherheit des Seewegs, dank der Überlegenheit der britischen Flotte, auch im Kriegsfall der des Landwegs im schwarzen Erdteil überlegen ist. Somit wird die Kap—Kairobahn als Ganzes nach vollendetem Ausbau für das Verkehrs- und Wirtschaftsleben der nichtbritischen Völker eine nur recht bescheidene Bedeutung haben, während ihre einzelnen Teile von denkbar höchstem Werte für die Kulturerschließung Afrikas sein werden. Ihr infolge der vielen Unterbrechungen allerdings vorläufig noch stark verminderter strategischer Wert liegt in der Tatsache, daß sie zwei für die Beherrschung des Weges nach Ostindien so wichtige Gebiete, Ägypten und die südafrikanischen Besitzungen, miteinander verbinden wird.

Ein anderes afrikanisches Überlandbahnprojekt, das Mittelmeer und Atlantischen Ozean miteinander in engere Verbindung bringen will, wird seit geraumer Zeit von den Franzosen erwogen, nämlich eine Bahn zwischen Algerien und Senegambien in der Richtung über Timbuktu. Die Verwirklichung dieser transsaharischen Bahn wird in Frankreich für eine nationale Ehrensache gehalten, aber sie liegt sicherlich noch in weitem Felde. Bisher existiert von dieser Überlandbahn im Norden nur das

verhältnismäßig kurze Stück von Oran und Algier nach Beschar an der marokkanischen Grenze, und im Westen läuft eine Bahn von der Senegalmündung (St. Louis bzw. Dakar) bis an den Oberlauf des Niger, nach Bammako und Kulikoro. Eine Erreichung Timbuktus durch eine der beiden Bahnen ist noch auf Jahre nicht zu erhoffen, und auch mit der Bahnführung durch die Sahara ist bisher, trotz umfangreicher Vorarbeiten, kaum ein Anfang gemacht worden. Voraussichtlich wird mit dieser französischen Überlandbahn in Afrika auf Jahrzehnte hinaus noch nicht zu rechnen sein.

Sicherlich nicht günstiger zu bewerten sind bis auf weiteres die mannigfachen Projekte, die den Tschad-See zum Mittelpunkt großartiger Überlandlinien machen wollen. Auch hier sind die Franzosen die Rufer im Streit, wobei es ihnen freilich weniger auf eine Überlandbahn von Weltmeer zu Weltmeer ankommt als auf eine Erschließung der reichen und sehr fruchtbaren Länder um den Tschad-See durch eine an der algerischen oder tunesischen Küste des Mittelmeeres beginnende Bahn. Die schon seit einigen 30 Jahren geplante französische Bahn zum Tschad-See dürfte freilich, da sie als Wüstenbahn wirtschaftlich lebensunfähig sein müßte, jetzt nicht mehr zustande kommen, da der Tschad-See nunmehr von anderen Seiten, insbesondere von Kamerun aus, durch von der Küste ausgehende Bahnen erreicht werden dürfte, mit denen die französische transsaharische Bahn zum Tschad-See in bezug auf Wirtschaftlichkeit nicht entfernt zu konkurrieren vermag. Die im Entstehen begriffene deutsche Adamauabahn in Kamerun dürfte zunächst nach Garua am Benuë und später einmal aller Voraussicht nach bis an den Tschad-See verlängert werden, da wirtschaftliche und strategische Gesichtspunkte gleichmäßig für diese Maßnahme sprechen. Anderseits aber ist es nicht unwahrscheinlich, daß auch von den Nilbahnen aus dereinst eine Schienenverbindung mit dem Tschad-See hergestellt wird. Eine Bahn von El Dueim nach El Obeid in Kordofan ist schon fest in Aussicht genommen; bis ihre Verlängerung von Osten her den Tschad-See erreicht, wird zwar noch lange Zeit vergehen, aber es ist nicht unwahrscheinlich, daß dieser Verkehrsweg einmal zustande kommen wird, zumal wenn eben die transsaharische Bahn der Franzosen zum Tschad-See, wie es neuerdings immer mehr den Anschein hat, nur auf dem Papier vorhanden bleibt. Dann würde nach Fertigstellung der deutschen Kamerunbahn zum Tschad-See ein neuer afrikanischer Überlandweg vorhanden sein oder vielmehr gleich zwei, die zwar, als einheitliche Verkehrsstraße, keinerlei Bedeutung beanspruchen können, wiederum sowohl wegen der parallel verlaufenden Seeverbindung wie wegen des mehrfachen Wechsels der Spurweiten, die aber dennoch mit ihrem zwiefachen Endpunkt an den Küsten des Weltmeers auf die Erschließung des nördlichen Innerafrika von hervorragendem Einfluß sein würden. Der Kamerunhafen Duala würde alsdann nämlich sowohl mit dem Mittelmeer und dem Suezkanal (Alexandria und Suez bzw. Port Said) durch eine ununterbrochene Eisenbahnlinie verbunden sein wie auch mit dem jungen, aber wichtigen Port Sudan bei Suakim am Roten Meer, das seit wenigen Jahren (1906) durch die sogenannte Berberbahn an die Eisenbahnen des Sudan angeschlossen ist. Nach Beilegung der höchst langwierigen und unfruchtbaren Streitigkeiten der europäischen Nationen um die Bahnkonzessionen in Abessinien und nach Vollendung und Verlängerung der vielumstrittenen, gegenwärtig erst bis Harrar fertiggestellten Bahn Djibuti—Addis Abeba bis in den Sudan hinein würde alsdann auch zwischen dem deutschen Kamerun

im Westen und der französischen Obockkolonie im Osten eine Überlandbahn vorhanden sein, deren Bedeutung, als Ganzes betrachtet, jedoch abermals nicht größer wäre als die der letztgenannten.

Im Süden Afrikas ist die Aufgabe, west-östlich verlaufende Überlandbahnen ins Leben zu rufen, viel einfacher zu lösen als im Norden, da die Gestalt des Erdteils sich bekanntlich nach Süden stark verjüngt. Tatsächlich bestehen schon heute Eisenbahnverbindungen zwischen Kapstadt und allen Häfen Natals sowie den beiden portugiesischen Häfen Lourenço Marques und Beira in Mozambique. Immerhin sind dies keine Überlandbahnen im eigentlichen Sinne des Wortes, zumal da ein Durchgangsverkehr von einem Hafen zum anderen mit der Bahn natürlich überhaupt nicht stattfindet. Vorläufig ist auch auf ein Zustandekommen von wirklichen Überlandbahnen in Südafrika, die den Atlantischen Ozean mit dem Indischen Ozean verbinden, nicht zu rechnen. Projekte dieser Art sind zwar mannigfach erwogen worden: von manchen Punkten der afrikanischen Westküste wollte man schon Bahnen tief ins Hinterland führen, bis sie mit der Kap—Kairobahn selbst oder einer ihrer zahlreichen Ausstrahlungen zusammentreffen würden, wodurch Eisenbahnverbindungen mit der Küste des Indischen Ozeans erzielt worden wären. Von Mossamedes und von Benguella in Portugiesisch-Angola plante man zeitweilig derartige Bahnen ins Hinterland, aber die Schwierigkeiten und Kosten, welche die Durchführung so großzügiger Projekte erheischte, waren allzu groß: die Bahnbauten wurden zwar in Angriff genommen, gerieten aber ins Stocken, so daß von Benguella nur 154 km Bahn bis Sapa fertiggestellt worden sind, ohne daß in absehbarer Zeit an eine energische Fortführung zu denken ist. Immerhin ist hiermit ein Anfang gemacht worden zu einer künftigen **Überlandbahn**, die **von Angola durch die Kongostaatlandschaft Katanga zum Südende des Tanganyika und weiter durch Deutsch-Ostafrika bis nach Daressalam** verlaufen würde. Im Osten wird diese künftige Überlandbahn in nicht allzuferner Zeit den Tanganyika erreichen; vorhanden ist zwar erst das kurze Stück Daressalam-Kilossa (fertiggestellt am 17. Juni 1909), aber der Weiterbau über Iringa nach Bismarckburg am Südende des Tanganyika darf doch bereits als nahezu gesichert gelten.

Ähnliche Bahnen, die von der Westküste ins Innere streben und einen schwachen Schimmer von Hoffnung auf ein dereinstiges Zusammenwachsen mit der Kap—Kairobahn gewähren, sind in Deutsch-Südwestafrika zu finden. Sowohl von Swakopmund wie von Lüderitzbucht laufen bekanntlich Bahnlinien ziemlich genau ostwärts ins Land hinein nach Windhuk und Keetmanshoop, und eine großzügige Kolonial- und Wirtschaftspolitik kann nichts sehnlicher wünschen, als daß diese von allen anderen Bahnlinien abgeschlossenen Stichbahnen dereinst ostwärts über die deutsch-britische Grenze hinauswachsen und Anschluß an die britischen Bahnen Südafrikas und Rhodesias gewinnen. Auf diese Weise würden alsdann zwei **Überlandbahnen, Swakopmund—Beira und Lüderitzbucht—Lourenço Marques**, entstehen. Doch hat es zweifellos noch gute Weile, bis solche Verkehrsmöglichkeiten sich einmal verwirklichen werden, denn den Engländern würde es durchaus nicht sehr willkommen sein, wenn das innere Südafrika eine gute Verbindung mit den deutschen und portugiesischen Häfen der Westküste erhielte, weil dadurch Kapstadt leicht einen erheblichen Teil seines heutigen Verkehrs und

seiner Bedeutung an Lüderitzbucht und Swakopmund oder Mossamedes verlieren könnte. Es müssen sich daher mindestens im Wirtschaftsleben Südafrikas bedeutende Wandlungen vollziehen, bevor die Engländer ihren natürlichen Widerstand gegen eine Fortführung deutscher und portugiesischer Bahnen in Südafrika über die britische Grenze aufgeben werden und bevor an irgendwelche west-östlich verlaufende Überlandbahnen in Südafrika gedacht werden kann. Kommen wird aber wohl auch diese Zeit dereinst.

Ungleich größere Bedeutung als in Afrika und selbst als in Asien haben die Überlandbahnen in Amerika. Die eigentümliche Gestaltung des amerikanischen Kontinents, der nach Norden tief ins Eismeer hineinragt und auch im Süden fast den Grenzwall des ewigen Eises berührt, macht dies vollauf verständlich, zumal wenn man bedenkt, daß die von Nord nach Süd den Erdteil durchsetzende größte Gebirgskette der Welt bisher jede Möglichkeit vereitelte, die Ost- und Westküste durch binnenländische Kanäle miteinander in Verbindung zu bringen. Diese eigenartig ungünstige geophysikalische Beschaffenheit des Erdteils in Verbindung mit der ebenso langwierigen wie schwierigen, ja selbst gefährlichen Schiffahrt um das sturmreiche Kap Horn oder durch die klippenstarrende Magelhaensstraße schlossen den Ostrand des Stillen Ozeans, insbesondere in seinen nördlichen Teilen, bis zur Zeit der ersten Eisenbahnen nahezu vollständig von der Kulturwelt ab, deren Bereich sich doch nun einmal von jeher um die Küsten des Atlantischen Ozeans gruppierte.

Die Eröffnung der ersten unter den transkontinentalen Eisenbahnen in Nordamerika, zwischen New York und San Francisco (über Chicago—Omaha—Ogden), im Jahre 1869 war daher ein Ereignis von geradezu umstürzender Bedeutung, dem in der Geschichte des Weltverkehrs nur ein einziges als gleichwertig zur Seite gestellt werden kann, das zufälligerweise ins gleiche Jahr fiel: die Eröffnung des Suezkanals. Es braucht hier auf die ungeheure Wichtigkeit der nordamerikanischen Überlandbahnen, die ja allbekannt ist, nicht näher eingegangen zu werden. Der ersten Pazificbahn von 1869 folgte im Bereich der Vereinigten Staaten 1881 eine zweite (New York—St. Louis—Trinidad—San Francisco) und 1883 eine dritte, vierte und fünfte (New York—New Orleans—Los Angeles—San Francisco, Cincinnati—Texarcana—Trinidad, Chicago—Mooreheađ—Astoria). Eine sechste (St. Paul—Evarts—Astoria) soll im Laufe des Jahres 1909 fertiggestellt werden, eine siebente voraussichtlich 1910. Auch Kanada, wo die Entfernung der Ost- und der Westküste voneinander noch etwas geringer ist als im Nachbarstaat, schuf sich eine Überlandbahn Halifax—Montreal—Winnipeg—Vancouver, die 1886 dem Betrieb übergeben wurde und die zurzeit für den Verkehr zwischen Westeuropa und Ostasien über Amerika vielfach die schnellste und kürzeste Verbindung darstellt. Eine zweite Überlandbahn Kanadas wurde 1903 endgültig beschlossen und befindet sich gegenwärtig im Bau. Sie dürfte in naher Zukunft vollendet werden. Von Quebec bis Winnipeg läuft sie der älteren parallel, jedoch weiter nördlich, wodurch neue, bisher vom Verkehrsleben abgeschlossene Landgebiete der Wirtschaftspolitik eröffnet werden. Von Winnipeg aus wendet sie sich dann nordwestwärts über Saskatoon und Edmonton (bis wohin sie schon vollendet ist) in das trotz seiner nördlichen Lage überraschend fruchtbare und seiner Fruchtbarkeit wegen berühmte Peace River-Gebiet; von hier eilt sie westwärts über den Peace River-Paß im Felsengebirge an die Küste des Stillen Ozeans, die bei Port Simpson erreicht werden wird, einem gegenwärtig noch sehr

unbedeutenden, aber voraussichtlich einer bedeutenden Zukunft entgegengehenden Indianerdorf. Das Motiv zur Schaffung dieser zweiten kanadischen Überlandbahn ist ausschließlich wirtschaftlicher Natur. Kaum ein anderes Kulturland bedarf gegenwärtig für seine künftige wirtschaftliche Entwicklung so dringend ausgiebiger neuer Eisenbahnanlagen wie Kanada, dessen bisheriges Eisenbahnnetz über Winnipeg und Vancouver nördlich nicht hinausging, abgesehen von den gesonderten Bahnlinien im Klondikedistrikt und in Alaska. Der treffliche Getreideboden der Provinzen Saskatchewan, Assiniboia, Alberta und Athabasca vermochte mit seinen Schätzen nur einen räumlich eng begrenzten Bezirk zu beschenken, und seine Produkte spielten auf dem Weltmarkt aus Mangel an Verkehrsmitteln eine mehr als bescheidene Rolle. Die nächsten Jahre dürften in dieser Hinsicht sehr bedeutende Wandlungen bringen, denn es kann keinem Zweifel unterliegen, daß das mittlere Kanada, sobald nur erst eine ausgiebige Verkehrserschließung stattgefunden hat, in der Lage ist, eine der Hauptkornkammern der Erde zu werden.

Um diese Entwicklung zu beschleunigen, wird von den Getreidebezirken aus, in Saskatoon beginnend, eine weitere Eisenbahn zur Hudson-Bai über Prince Albert nach Fort Churchill gebaut, damit von hier aus das Getreide mit Schiffen nach Europa befördert und ein beträchtlicher Teil der teuren Fracht nach Halifax oder New York gespart werden kann. Ohne auf diese wirtschaftlichen Möglichkeiten und Hoffnungen hier weiter einzugehen, sei nur erwähnt, daß die Bahn Saskatoon—Fort Churchill ein Glied einer dritten kanadischen Überlandbahn werden könnte, deren westlicher Teil von Saskatoon über Edmonton nordwestwärts bis ins Klondike-Gebiet verlaufen würde, um von dort künftighin mit Hilfe einer im Entstehen begriffenen Bahn bis nach der rasch aufblühenden, zur amerikanischen Union gehörenden Hafenstadt Alaskas, Skagway, verlängert zu werden. Demgemäß würde ein ununterbrochener Schienenstrang von der Küste des südlichen Alaska bis zur Hudsonbai und zum Atlantischen Ozean ins Leben gerufen werden, der zwar einen sehr großen Bogen (über Saskatoon) beschreiben und als einheitliches Ganzes nur geringe Bedeutung beanspruchen würde, dessen einzelne Teile aber vielleicht dereinst noch eine hohe Wichtigkeit erlangen mögen.

In Mittelamerika, das bei seiner nur sehr geringen Breite und durchweg isthmusartigem Charakter in ungleich höherem Maße als Nordamerika zur Anlegung von transkontinentalen Eisenbahnen wie geschaffen erscheint, haben dennoch die Überlandbahnen bis in die jüngste Zeit hinein eine völlig untergeordnete Rolle gespielt. Hier entstand zwar die erste Pacificbahn, über den nur 30 km breiten Isthmus von Panama, schon in den Jahren 1850 bis 1855, zu einer Zeit, als es sich nach den ersten kalifornischen Goldfunden (19. Januar 1848) darum handelte, dem Strom der Goldsucher einen möglichst schnellen und ungefährlichen Weg nach Kalifornien zu schaffen. Die Gründe, weshalb diese Panamabahn niemals im Verkehrsleben zu irgend nennenswerter Bedeutung gelangt ist, weshalb auch sonst der ganze mittelamerikanische Isthmus bis in die jüngste Vergangenheit hinein von jeder Art des Verkehrs so gut wie vollständig vernachlässigt wurde, habe ich im Aprilheft der „Marine-Rundschau“ (wie auch in meinem schon erwähnten Buch „Bahnen des Weltverkehrs“) auseinanderzusetzen versucht. Weder in Panama noch in Costa Rica, Nicaragua, Honduras und Guatemala können die vorhandenen oder im Entstehen

begriffenen Überlandbahnen jemals Zeit eine bemerkenswerte Rolle spielen, und auch von den verschiedenen mexikanischen Überlandbahnen, die vorhanden oder im Bau begriffen sind (Puerto Mexico—Salina Cruz, Tampico—Manzanillo, Tuxpan—Acapulco, Tampico—Mazatlan, Matamoros—Mazatlan), ist nur eine, die vielgenannte Tehuantepecbahn zwischen Puerto Mexiko und Salina Cruz, befähigt, anderen gegenwärtigen und künftigen Hauptverkehrswegen zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean eine erfolgreiche Konkurrenz zu machen. Auch in betreff dieses Themas verweise ich hinsichtlich der Einzelheiten auf meinen älteren Aufsatz im Aprilheft.

In Südamerika gibt es bis zur Stunde, da diese Zeilen niedergeschrieben werden, noch keine ununterbrochene Überlandbahn. Projekte dieser Art sind zwar verschiedentlich ausgearbeitet, doch stellte sich das kolossale Hindernis der Andenkette der Verwirklichung als eine bisher nicht zu besiegende Schranke entgegen. Immerhin darf man die Erwartung hegen, daß binnen Jahresfrist gleich zwei verschiedene südamerikanische Überlandbahnen vorhanden sein werden, eine zwischen Buenos Aires und Valparaiso und eine zwischen Buenos Aires und Mollendo oder Antofagasta. Beide werden im Verkehr der sehr ungünstig gelegenen Westküste Südamerikas mit den Ländern, die den Atlantischen Ozean umgürten, sicherlich dereinst sehr hohe Bedeutung erlangen.

Die erstere, die Buenos Aires und Valparaiso in fast ganz gerader Richtung miteinander verbinden wird, dürfte noch gegen Ende dieses Jahres vollendet werden. Der Plan zu dieser Bahn, welche die „Transandinische Bahn" im engeren Sinne genannt wird oder auch „Uspallata-Bahn" heißt, nach dem berühmten Paß von Uspallata, ist bereits nahezu 40 Jahre alt. Wiederholt wurde die Fertigstellung energisch in Angriff genommen, aber teils finanzielle Schwierigkeiten, teils die außerordentlichen technischen Hindernisse, die sich dem Bahnbau entgegenstellten, haben bis in die neueste Zeit das gewaltige Werk nicht vollständig gedeihen lassen; auf argentinischer wie auf chilenischer Seite ist der Schienenstrang seit langer Zeit bis tief hinein ins Hochgebirge der Anden fertiggestellt — aber stets fehlte das letzte verbindende Stück von einigen Dutzend Kilometern Länge über die Wasserscheide des Gebirges hinweg. Hier, wo der Paß von Uspallata zwischen dem gewaltigen Aconcagua und dem kaum niedrigeren Tupungato in einer Meereshöhe von fast 4000 m über die Anden hinwegführt, soll die künftige Transandinische Bahn in zwei gewaltigen, zusammen etwa $8^1/_2$ km langen Tunnels in über 3000 m Höhe unter dem genannten Paß das kolossale Gebirgsmassiv durchbrechen. Die beiden beteiligten Regierungen fördern das Werk mit aller Energie, und amerikanische Finanzleute, mit Pierpont Morgan an der Spitze, haben die nötigen Geldmittel zur Verfügung gestellt. Somit darf man zuversichtlich hoffen, daß um die Wende des Jahres 1909/10, spätestens aber im Laufe des Jahres 1910 die letzten Kilometer Bahnstrecke, deren Ausführung bisher noch nicht gelungen war, fertig werden und daß dann die erste Überlandbahn Südamerikas in vollem Umfange in Betrieb genommen werden kann, eine Bahn, die eine neue Epoche im Verkehrsleben Südamerikas einleiten wird und die insbesondere für die südamerikanische Westküste von geradezu umwälzender Bedeutung sein wird. Im Reisendenverkehr und im geringeren Maße auch im Güteraustausch spielt der Paß von Uspallata ja schon heute eine bemerkenswerte Rolle

indem der Verkehr zwischen den Bahn-Endpunkten im Westen und Osten seit 1892 durch einen regelmäßigen Maultierdienst vermittelt wird. Die weitverbreitete und vollauf erklärliche Abneigung der Südamerika-Reisenden gegen die Seefahrt um das Kap Horn herum hat dem Uspallata-Paß schon lange, bevor die sehnlichst erwartete Überlandbahn fertiggestellt war, einen ansehnlichen Verkehr zugeführt. Man mag daraus ermessen, welchen Aufschwung der Überlandverkehr nach und von Chile erfahren wird, wenn die Uspallata-Bahn dereinst eröffnet sein wird.

Eine andere, südlicher verlaufende südamerikanische Überlandbahn, die Bahia Blanca (oder Buenos Aires) mit der chilenischen Hafenstadt Concepcion verbinden und die Anden im Paß von Antuco überschreiten wird und demgemäß Antuco-Bahn heißt, dürfte noch geraume Zeit auf sich warten lassen, obwohl sie einfacher und wesentlich billiger zu bauen wäre als die ungemein kostspielige Uspallata-Bahn. Wohl aber wird das andere oben erwähnte Überlandbahnprojekt, das Buenos Aires—Mollendo oder Antofagasta in Verbindung bringt, gleichfalls schon sehr bald, voraussichtlich 1910, verwirklicht werden. Noch in weit höherem Grade als der Verkehr mit Chile wickelt sich der Verkehr mit dem meerfernen Bolivien schon heute von Argentinien her über die Anden hinweg ab. Von der argentinischen Hauptstadt führt seit langem eine ausgedehnte Bahnlinie nordwestwärts bis in die argentinische Provinz Jujuy, und von hier vermittelt ein reger Maultierbetrieb die Weiterreise nach Bolivien, in einem Bruchteil der Zeitdauer, welche die Fahrt ums Kap Horn mit der anschließenden Bahnbeförderung von einem chilenischen oder gar peruanischen Hafenort in Anspruch nimmt. Auch hier wird der primitive Maultierverkehr sehr bald durch eine Bahn abgelöst werden können. Schon ist vor Jahresfrist die argentinische Bahn nach Jujuy von der gleichnamigen Hauptstadt der Provinz über die bolivianische Grenze nach dem 3600 m hochgelegenen La Quiaca fertiggestellt worden. Diese Bahn wird zur Zeit schnell weiter gefördert und dürfte im nächsten Jahr mit einer anderen Bahnstrecke zusammenwachsen, die vom chilenischen Antofagasta nach dem bolivianischen Oruro läuft. Diese Linie, die bis in die neueste Zeit die einzige Eisenbahn ganz Boliviens darstellte, soll bei Uyuni von der über La Quiaca sich nähernden argentinischen Bahn erreicht werden. Eine parallele Schleife wird künftig beide Bahnen auf dem Wege La Quiaca—Sucre—Oruro miteinander in Berührung bringen. Ocuco ist zurzeit nur mit Antofagasta verbunden, doch wird die im Vorjahr eröffnete Bahn Oruro—Viacha in ihrer geplanten und schon in Angriff genommenen Verlängerung zum Titicaca-See die Stadt Puno und damit den Endpunkt der von Mollendo heraufkommenden Hochgebirgsbahn Mollendo—Puno erreichen, und somit steht tatsächlich in nicht ferner Zukunft die Fertigstellung einer zweiten südamerikanischen Überlandbahn bevor, die an Bedeutung der Uspallata-Bahn umsoweniger nachstehen wird, als ganz Bolivien einen unermeßlichen Vorteil von einer solchen Verbindung haben wird. Warensendungen von Sucre oder La Paz nach Buenos Aires, die heute oft 40 und mehr Tage unterwegs sind, können künftig, nach Vollendung der genannten Überlandbahn, schon in etwa 4 Tagen ihren Bestimmungsort erreichen, ohne daß voraussichtlich die Beförderungskosten mit der Bahn wesentlich höher sein werden als auf dem Meere, da der Weg sehr viel kürzer ist und die wiederholten Umladekosten ebenso gespart werden können wie die

ziemlich hohen Versicherungsgebühren für den Schiffstransport um die Südspitze von Amerika herum.

Den zahlreichen vorhandenen und projektierten amerikanischen Überlandbahnen zwischen dem westlichen und dem östlichen Ozean schließt sich noch ein weiterer, in neuerer Zeit viel diskutierter, gigantischer Plan an, der eine nord-südlich verlaufende Überlandbahn allergrößten Stils ins Leben rufen will. Es ist die oftmals erörterte und von ungeheuren finanziellen Mitteln getragene Idee der panamerikanischen Bahn, die dereinst alle selbständigen Staaten des amerikanischen Festlands durch einen Schienenstrang miteinander zu verbinden und bei dieser Gelegenheit nicht nur zwischen der Hudsonbai und dem Golf von Mexiko, sondern sogar zwischen der Hudsonbai einerseits und der La Plata-Mündung oder der chilenisch-peruanischen Küste anderseits Überlandbahnen zu schaffen beabsichtigt. Es kann hier nicht auf Einzelheiten dieses riesenhaften Projektes eingegangen werden, zu dessen Durchführung sich in Washington ein eigenes ständiges „panamerikanisches Eisenbahnkomitee" zusammengetan hat und dessen Zustandekommen von den verschiedenen daran interessierten Staatsregierungen aufs eifrigste gefördert wird.

Man darf jedenfalls mit Sicherheit darauf rechnen, daß von dem gesamten Schienenweg, der in Fort Churchill an der Hudsonbai beginnen und in Buenos Aires enden soll, wobei noch Ausläufer und Seitenstränge nach Caracas, Rio de Janeiro und Valparaiso in Aussicht genommen sind, ein sehr bedeutender Teil, mehr als zwei Drittel der gesamten geplanten Linie umfassend, wirklich zustande kommen wird. Im Süden kann die oben genannte zweite südamerikanische Überlandbahn von Buenos Aires nach Mollendo fast in ihrem ganzen Verlaufe, bis zum Nordende des Titicaca-Sees, von der künftigen panamerikanischen Bahn benutzt werden, und noch ein beträchtliches Stück darüber hinaus, bis zur alten Inka-Hauptstadt Cuzco, darf schon heut als sichergestellt betrachtet werden. Ebenso gibt es im Norden bereits gegenwärtig eine ununterbrochene Bahnlinie von New York bis nach Tapachula im südlichsten Mexiko, nahe der Grenze von Guatemala; daß von Fort Churchill bis Tapachula dereinst gleichfalls die Schienenstraße verlaufen wird, darf ohne weiteres als ziemlich sicher gelten. Sehr wahrscheinlich wird aber das Nordstück der panamerikanischen Bahn in einer Reihe von Jahren weiter südwärts durch Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa Rica hindurch etwa bis zum Hafen Port Limon in Costa Rica wachsen. Wie aber zwischen Port Limon und Cuzco ein zusammenhängender Anschluß des Nord- und des Südstücks erreicht werden soll, ist eine Frage, die heut niemand zu beantworten vermag, ohne den Boden der Realität unter den Füßen zu verlieren. Die ernstliche Absicht, die panamerikanische Bahn als einheitliches Gebilde zum Leben zu erwecken, ist vorhanden, unbegrenzte Geldmittel stehen offenbar zur Verfügung, um der Idee zum Siege zu verhelfen, und nordamerikanische Interessenten arbeiten mit bekannter Energie und Zähigkeit an der Verwirklichung des ungeheuren Plans, nach der technischen wie nach der wirtschaftlichen Seite hin. Dennoch muß man befürchten, daß die Verhältnisse stärker sein werden als der menschliche Wille: wie es möglich sein soll, eine Bahn zu bauen und dauernd in Betrieb zu halten, die auf Tausende von Kilometern im schwierigsten und kulturfernsten Hochgebirge der Anden verlaufen müßte, deren zahllose Kunstbauten auch durch die häufigen Erdbeben, Vulkanausbrüche usw. unausgesetzt gefährdet sein würden, ist nicht einzusehen. Dazu kommen

die finanziellen Schwierigkeiten: die Unmöglichkeit, daß der größte Teil des durchzogenen Äquatorial-Gebietes irgend etwas zur Ernährung der Bahn beiträgt; die geringen Aussichten, daß die von Revolutionen und Kriegen nur allzuoft erschütterten kleinen Staaten Mittelamerikas ihre in Aussicht gestellten Zuschüsse regelmäßig leisten werden; ferner die Unmöglichkeit, eine unbedingte und allseitig respektierte Neutralität der Bahn zu erzielen, und — last not least — die absolute Überflüssigkeit des ganzen, Milliarden kostenden Unternehmens.

Bei nüchterner Betrachtung ist nämlich ganz und gar nicht einzusehen, welchen leidlich großzügigen Zweck die Bahn eigentlich verfolgen soll. So wichtig einzelne ihrer Teile für das Verkehrsleben werden müssen, insbesondere im Süden, so vollkommen nutzlos erscheint das Ganze, und es ist unbegreiflich, wie man hoffen kann, eine wenn auch noch so bescheidene, angemessene Verzinsung des aufgewendeten Kapitals zu erzielen. Ein Durchgangsverkehr von Menschen und Waren zwischen Nord- und Südamerika wird sich auf der panamerikanischen Bahn schon aus dem sehr einfachen Grunde nicht entfalten können, weil die parallellaufenden Schiffahrtsstraßen nicht nur durchweg sehr viel billiger und bequemer, sondern in vielen Fällen sogar schneller sein würden als die komplizierte Landverbindung, die durch einen fortwährenden, sehr starken Wechsel des Niveaus im mittleren Teil ebenso wie durch die unaufhörlich ändernden Spurweiten der Bahn mit ausnehmend großen Zeitverlusten wird rechnen müssen. Politisch würde die fertige panamerikanische Bahn nur eine höchst geringe, strategisch überhaupt keine Bedeutung haben, zumal da die Nordamerikaner, die den Bau zumeist fördern und befürworten, gleichzeitig unbestritten die Herren der amerikanischen Meere sind. Da nach dem Gesagten aber auch das wirtschaftliche Moment — von den technischen Schwierigkeiten ganz abgesehen — auf denkbar schwächsten Füßen steht, so ist für einen europäischen Beurteiler weder einzusehen, warum eigentlich die ganze Riesenbahn überhaupt gebaut wird, noch woher sie, im Falle des Zustandekommens, ihre Lebensfähigkeit erhalten soll.

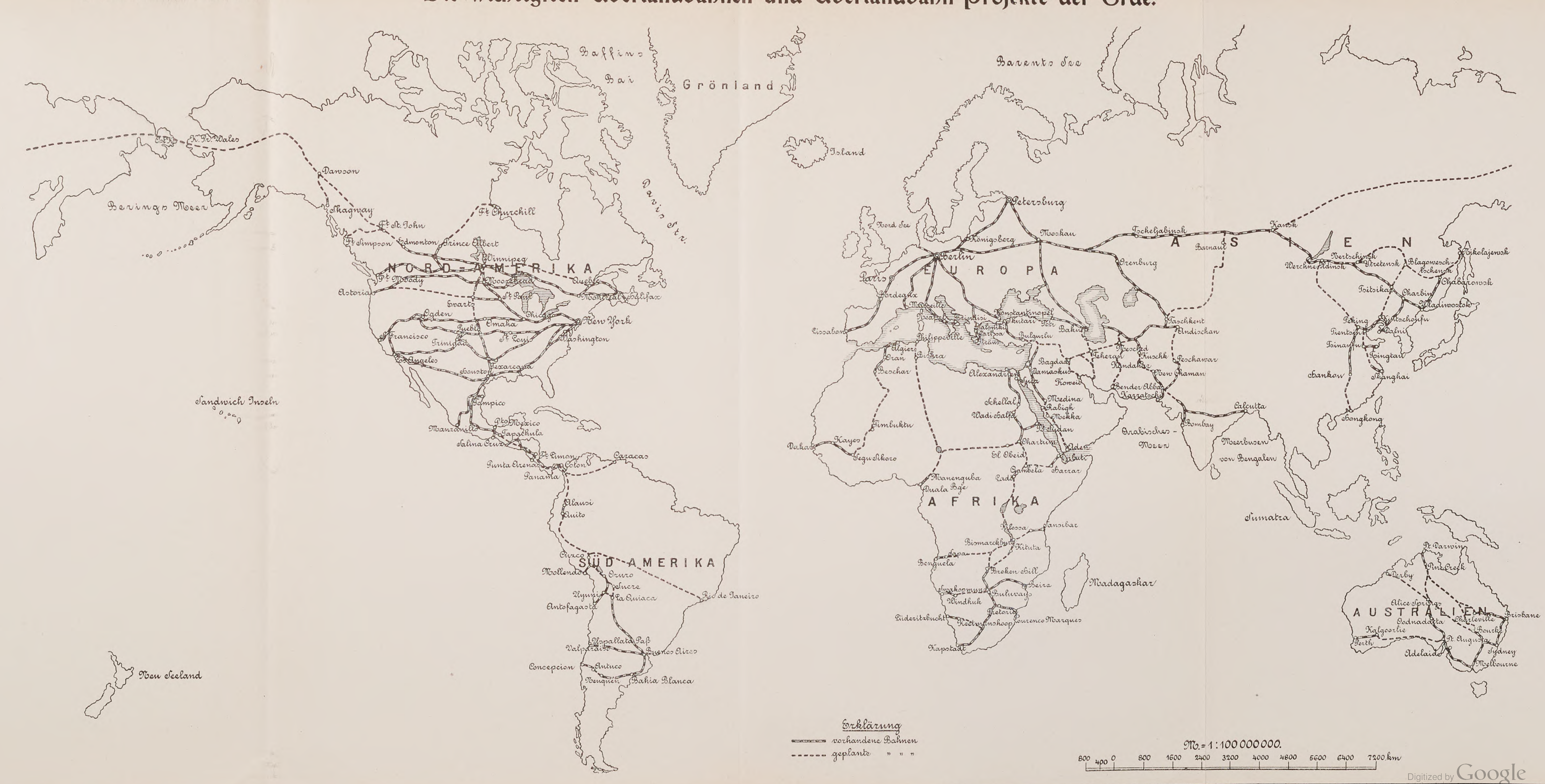
Der Bau der panamerikanischen Bahn würde ein völlig unverständliches Unternehmen sein, wenn man ihn nicht als eine Tendenz, als eine Art von Demonstration bewertet. Die Bahn soll das äußerliche Zeichen dafür sein, daß alle selbständigen Staaten Amerikas zueinander stehen, ja, Europa gegenüber als eine wirtschaftliche und politische Einheit zu betrachten sind. Sie bedeutet eine sichtbare und nachdrückliche Unterstreichung der altberühmten Monroe-Doktrin — weiter nichts!... Ob es freilich notwendig ist, für eine derartige an sich ziemlich gleichgültige Demonstration Milliarden und Abermilliarden auszugeben, die sich niemals ausreichend verzinsen können, darf billig bezweifelt werden. — — —

Die gewaltigen Überlandbahn-Projekte, die an den letzten der fünf Erdteile, an Australien, anknüpfen, habe ich im Januarheft 1909 der „Marine-Rundschau" in einem besonderen Aufsatz eingehend behandelt. Es genügt deshalb wohl in diesem Zusammenhang auf jene ältere Arbeit hinzuweisen, deren Inhalt gegenwärtig noch in keiner Weise der Ergänzung oder Umänderung bedarf.

Aus den obigen Darlegungen dürfte so viel mit Deutlichkeit hervorgehen, daß die Bedeutung der Überlandbahnen in den außereuropäischen Ländern in raschem Wachsen begriffen ist. Die gegenwärtig noch recht kleine Zahl solcher Bahnen — außerhalb Europas und Nordamerikas gibt es heut nur vier, darunter nur zwei von Bedeutung! — wird schon in wenigen Jahren erheblich anschwellen, und nicht allzulange mehr wird es dauern, bis alle Kontinente von Schienensträngen von Überlandbahnen durchschnitten sind, welche die entfernten Randmeere miteinander verbinden. Der Wert derartiger Überlandbahnen für Weltverkehr und Weltwirtschaft ist in den einzelnen Erdteilen und Ländern freilich äußerst verschieden; die Gründe dafür liegen, wie oben auseinandergesetzt, nicht immer nur in geographischen Momenten der Verteilung von Land und Wasser, sondern daneben auch in kulturellen, hygienischen, wirtschaftlichen, technischen usw. Ursachen. Ihre höchste Bedeutung haben gegenwärtig und werden für alle Zukunft haben die Überlandbahnen in den Erdteilen Asien und Amerika, weil zufällig diese beiden größten Kontinente dem hauptsächlich von West nach Ost oder Ost nach West sich bewegenden Weltverkehr die weitaus größten Schwierigkeiten insofern bieten, als sie im Norden überhaupt nicht und im Süden nur mit Hindernissen und zum Teil mit künstlichen Nachhilfen umschifft werden können. Die anderen Erdteile sind ganz oder doch zum größten Teil von ringsum schiffbaren Meeren umflossen. Wo aber solche Verhältnisse vorliegen, werden die Überlandbahnen stets nur sekundäre Bedeutung erlangen können, denn mit dem Seeweg vermag sich eben keine Überlandbahn zu messen, so groß ihr Wert für den mehr lokalen und internen Verkehr oder für gewisse Arten des Durchgangs-Schnellverkehrs im einzelnen auch sein mag.



Die wichtigsten Überlandbahnen und Überlandbahn-Projekte der Erde.



Betrachtungen über die Möglichkeit lohnender Luftschiffverkehrslinien, im besonderen Ausführbarkeit eines Luftschiffverkehrs über den Atlantik vom aerologischen und seemännischen Standpunkt.

Ein Problem der Zukunft für den unstarren Ballon.

(Mit 2 Einschlagtafeln.)

Mag die folgende Arbeit auch phantastisch erscheinen, ich hoffe, daß sie einige Anregung in mancher Luftschiffahrtsfrage geben kann. Die nächste Zeit muß die Entscheidung bringen, ob das Luftschiff imstande ist, sich einen festen Platz unter den bedeutenden Verkehrsmitteln zu erobern.

Ein neues Verkehrsmittel wird heutzutage eine große dauernde Bedeutung nur erhalten können, wenn es im Vergleich zu den bestehenden Verkehrsmitteln, die, gegen solche früherer Zeiten, eine überaus große Bequemlichkeit für die Fahrenden oder Reisenden bieten, einen gewaltigen, zuverlässigen Zeitgewinn zu schaffen in der Lage ist. Daß das neue Verkehrsmittel durchaus betriebssicher sein muß, ist die zweite Bedingung. Die Betriebssicherheit eines Luftschiffs ist aber von zwei Faktoren abhängig; diese sind:

1. Genügende technische Vollkommenheit,
2. Wetterverhältnisse in den zu befahrenden Gegenden (Auftreten von Stürmen, Regen, Gewittern usw.).

Gegen einen zuverlässigen Zeitgewinn würden die zunächst noch beim Luftschiff unvermeidlichen Nachteile einer geringen Bequemlichkeit in der Unterbringung und einer einfachen Ernährung (wegen Vermeidung unnötiger Lasten) der Passagiere voraussichtlich nicht von allzu großem Einfluß sein.

Ein zuverlässiger, bedeutender Zeitgewinn wird sich für das Luftschiff in den Himmelsstrichen erreichen lassen, unter denen zuverlässige, stetige Windverhältnisse anzutreffen sind, die zur Vergrößerung der Geschwindigkeit des Luftschiffs ausgenutzt werden können. Für die nötige Verkehrssicherheit ist, wie schon gesagt, Voraussetzung, daß zugleich Wetterverhältnisse herrschen, die das Luftschiff nicht gefährden oder sein Fahren nicht ungünstig beeinflussen.

Hiernach hängt, in der Annahme, daß die noch vorhandenen technischen Schwierigkeiten in der nächsten Zeit sicher überwunden werden, die Möglichkeit der Einrichtung einer lohnenden Luftverkehrslinie lediglich von der folgenden Hauptfrage ab:

„Gibt es Himmelsstriche auf der Erde, die bei stetigen Windverhältnissen auch zuverlässige, nicht gefährliche oder störende Wetterverhältnisse für die Luftschiffahrt aufzuweisen haben?"

Diese Frage zu prüfen, soll der Hauptgegenstand dieser Arbeit sein.

Zunächst soll festgestellt werden, gegenüber welchen anderen gebräuchlichen Verkehrsmitteln ein zuverlässiger Zeitgewinn durch das Luftschiff sich wird erreichen lassen. Dazu müssen die Geschwindigkeiten der wichtigsten Verkehrsmittel mit der des Luftschiffs verglichen werden: Dampfer und Eisenbahnen (Schnelldampfer und Schnellzug).

Die heutige maximale Eigengeschwindigkeit des Luftschiffs von 13 bis 14 m in der Sekunde ist annähernd gleich der des Schnelldampfers und der des Personenzugs.

Während nun die absolute Geschwindigkeit des Luftschiffs durch Ausnutzung von stetigen Winden bedeutend erhöht werden kann, ist das beim Schnelldampfer auf dieselbe Art nicht möglich. Da die Schnelldampfergeschwindigkeit in nächster Zeit nicht mehr wesentlich wird gesteigert werden können, so ist unter der erwähnten Voraussetzung der Zeitgewinn des Luftschiffs im Verkehr über See gesichert. Zu Lande aber wird es, selbst wenn sich Gegenden mit stetigen Winden finden ließen, mit deren Ausnutzung zunächst nicht gelingen, die absolute Geschwindigkeit des Luftschiffs so zu erhöhen, daß sie die des Schnellzugs um ein Beträchtliches übertrifft. (Der Bau von Schnellbahnen von 200 km Stundengeschwindigkeit ist bereits angeregt.) Hier ist indessen eine Verwendungsmöglichkeit als lohnendes Verkehrsmittel in solchen Gegenden denkbar, wo eine Anlage von Eisenbahnen nicht angängig oder nicht rentabel ist, z. B. zur Überschreitung oder Erkundung von unwirtlichen Gegenden (Wüsten, Urwald). Eine Schwierigkeit besteht aber hierbei: Wie sollen die Wind- und Wetterverhältnisse in solchen ungangbaren Gegenden festgestellt werden?

Es hat daher den Anschein, als ob das Luftschiff zu Lande in nächster Zeit sehr wohl ein nützliches Sports-, Gelegenheitsverkehrs- und brauchbares Kriegsfahrzeug werden und bleiben sollte, während es über See, falls es gelingt, die oben aufgeworfene Hauptfrage für Ozeanteile mit einem „Ja" zu beantworten, vielleicht bald Spezialverkehrsverbindungen schaffen wird, die vom Schnelldampfer nicht gleichwertig zu leisten wären.

Dann also würde das Luftschiff sich unter den zuverlässigen und lohnenden Verkehrsmitteln seinen Platz erwerben können.

Zurück zur Beantwortung der Hauptfrage. Zunächst ist hierbei zu beantworten:

„Gibt es auf der Erde Gegenden mit stetigen Windverhältnissen?"

Die Antwort lautet, wie allgemein bekannt: „Ja, und zwar in den Passat- und Monsunzonen."

Aus naheliegenden Gründen wird nun jeder, der die klimatischen, geographischen und verkehrspolitischen Verhältnisse auf der Erde etwas genauer kennt und diese vielleicht auch aus eigener Erfahrung zu beurteilen versteht, die Nordost-Passatzone für seine weiteren Überlegungen in der vorliegenden Frage zunächst ins Auge fassen. Denn der Nordostpassat, von einer Durchschnittswindstärke von 6 bis 8 m in der Sekunde, der bekannteste der stetigen Winde, bildet für das Luftschiff eine gegebene Brücke zwischen Afrika (Madeira, Kanarische Inseln, Kap Verdische Inseln) und Westindien — Panama-Kanal. Die oben aufgeworfene Hauptfrage soll nun, wie auch das Thema sagt, im folgenden nur hinsichtlich der Möglichkeit einer Luftschiffverbindung im Nordostpassat weiter geprüft werden. Welcher Zeitgewinn könnte auf der genannten Linie vom Luftschiff gegen den Schnelldampfer erreicht werden?

Hierbei werden folgende Geschwindigkeiten zugrunde gelegt:

Luftschiff:	14 m	Eigengeschwindigkeit
	+ 6 m	Windgeschwindigkeit
	= 20 m	Gesamtgeschwindigkeit.



In der Stunde also: $\frac{20 \cdot 3600}{1000}$ km = 72 km (etwa 39 sm).

Schnelldampfer: 27 sm Geschwindigkeit (einschl. Strom)
oder: $27 \cdot 1{,}85$ km = 50 km.

Zusammenstellung der Entfernungen und der zum Durchfahren erforderlichen Zeiten.

	sm	km	Dampfer	Luftschiff
			Stunden	
Madeira — Kanarische Inseln	270	500	10	7
Kanarische Inseln — Kap Verdische Inseln .	870	1609	30	22
Kap Verdische Inseln — Westindien (Barbados)	2100	3885	78	54 *)
Barbados — Panama-Kanal	1200	2220	44	31 *)
	4440		164	114

Nimmt man den besonders ungünstigen Fall an, daß das Luftschiff auf der Gesamtstrecke 12 Stunden Windstille passieren müßte, so bleibt gegen den Schnelldampfer noch immer eine Zeitersparnis von rund 30 Prozent.

Es bliebe nun von der für den Nordostpassat spezialisierten Hauptfrage noch der zweite Teil zu beantworten, der im besonderen lautet:

„Sind die Wetterverhältnisse im Nordostpassat für die Luftschiffahrt nicht gefährlich oder störend?“

Folgende meteorologische und aerologische Erscheinungen können die Luftschiffahrt im Nordostpassat störend oder gefährdend beeinflussen:

1. Stürme und Orkane,
2. Regen, Gewitter,
3. Nebel,
4. Staubfälle (Sahara-Sand) an der afrikanischen Seite des Nordostpassats,
5. Windstillen,
6. Änderung von Wind und Temperatur nach der Höhe zu,
7. Starker Einfluß der heißen Strahlen der im Zenit stehenden Sonne auf das Ballongas.

In den folgenden zwei Tabellen sollen zunächst die zu 1. bis 4. aufgeführten Erscheinungen für jeden Monat des Jahres, und zwar getrennt für die Westindischen Inseln—Panama-Kanal (Tabelle 1) und für die Inseln an der westafrikanischen Küste (Tabelle 2), veranschaulicht werden.

Die beiden Tabellen zeigen, daß die Monate März und Mai fast frei von den aufgeführten meteorologischen Erscheinungen sind, im Monat April sind diese überhaupt nicht zu erwarten. Die Luftschiffahrt verbietet sich demnach im allgemeinen in den Monaten Januar und Februar wegen der Stürme

*) Wenn auf diesen Strecken wegen des nicht genau von hinten wehenden Windes für das Luftschiff wohl 1 bis 2 m in der Sekunde (2 bis 4 sm) weniger zu rechnen wären, so ist dies nicht weiter berücksichtigt worden, da auch die Geschwindigkeit des Dampfers (27 sm) auf der ganzen Strecke reichlich hoch angesetzt ist; bei Berücksichtigung würden immer noch 20 Prozent Zeitersparnis verbleiben.

Tabelle 1. **Westindische Inseln — Panama-Kanal.**

Monate	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1. Stürme, Orkane							▧	▧	▧	▧	▧	▧
2. Regen, Gewitter	▧				1	▧	▧	▧	▧	▧	▧	▧
3. Nebel												
4. Staubfälle												

[1] Übergang.

Tabelle 2. **Afrikanische Inseln.**

Monate	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1. Stürme, Orkane	▨	▨[1]	▨[1]				▧[2]	▧[2]	▧[2]	▧[2]	▨	▨
2. Regen, Gewitter			▨[1]			▧[3]	▧[3]	▧[3]	▧[3]	▧[4]		
3. Nebel												
4. Staubfälle	▧	▧	5									

▨ nur gültig für die Kanarischen Inseln.

[1] spärlich, — [2] gelegentlich auf den Kap Verdischen Inseln und Oktober auch in Madeira, — [3] nur auf den Kap Verdischen Inseln, — [4] nur gültig für Madeira und Kap Verdische Inseln, — [5] nur 6 bis 7 Prozent aller beobachteten Fälle.

Anmerkungen:

1. In den durch ▧ und ▨ gekennzeichneten Monaten kommen die linksstehenden Erscheinungen vor, die anderen Monate sind von ihnen frei. (Siehe auch Tafel: Monatskarte für Mai.)

2. Die Angaben sind dem „Segelhandbuch des Atlantischen Ozeans" und den „Monatskarten" (herausgegeben von der Deutschen Seewarte) entnommen.

und Staubfälle an der afrikanischen Seite und in den Monaten Juni bis Dezember wegen der Sturm- und Regenzeit in Westindien.

Wie gestalten sich nun in den Monaten März bis Mai die in den Tabellen für die Inseln dargestellten und die drei noch übrigen in den Tabellen nicht behandelten meteorologischen Erscheinungen auf dem freien Atlantik zwischen den Kap Verdischen Inseln und Westindien?

1. Stürme und Orkane kommen nicht vor.

2. Regen und Gewitter.

Nach den im „Atlas des Atlantischen Ozeans" (herausgegeben von der Seewarte) enthaltenen Angaben sind in den Monaten März bis Mai auf dem östlichen Atlantischen Ozean (zwischen Kap Verdische Inseln und Westindien) nur auf etwa

5 Prozent aller Wachen Regen (ohne Rücksicht auf Stärke und Dauer) zu erwarten, während in den Monaten August bis Januar auf bis zu 20 Prozent der Wachen und darüber Regen beobachtet ist. Auf dem westlichen Atlantik, für den mir Beobachtungen nicht vorgelegen haben, dürften, solange in Westindien, Mittelamerika und an der Nordküste von Südamerika Trockenzeit herrscht, die Verhältnisse ähnliche sein.

Auf der Mitte des Ozeans sind nördlich von 7° N bis über den 15. Breitenparallel die Monate Februar bis April beinahe völlig regenlos (so sagt das „Segelhandbuch des Atlantischen Ozeans", Seite 127).

Die folgende Tabelle 3 (ebenfalls dem „Segelhandbuch des Atlantischen Ozeans" entnommen) gibt an, wieviel Prozent aller Beobachtungstage Regen (gewöhnliche Zahlen) — ohne Rücksicht auf dessen Stärke und Dauer — und Gewitter (halbfette Zahlen) gebracht haben, für beide Erscheinungen auf der Route der deutschen Dampfer nach Südamerika und zurück.

Tabelle 3.

Breite		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Mittl. Länge
25—30° N	Gegend der Kanarischen Inseln	**14**	**6**	**2**	**1**	**1**	**0**	**2**	**2**	**2**	**6**	**13**	**11**	18° W
		36	44	39	33	23	12	8	10	13	34	36	46	
20—25° N	Gegend südl. der Kanarischen Inseln	**4**	**4**	**2**	**3**	**3**	**0**	**0**	**2**	**4**	**4**	**2**	**8**	21° W
		22	33	20	8	10	6	6	8	11	20	24	26	
15—20° N	Gegend der Kap Verdischen Inseln	**2**	**5**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**14**	**8**	**4**	**2**	24° W
		14	15	12	11	4	6	16	28	26	12	8	20	
7,5—15° N	Gegend südl. der Kap Verdischen Inseln	**4**	**6**	**1**	**2**	**4**	**8**	**11**	**9**	**29**	**40**	**29**	**10**	20° W
		16	11	10	6	22	44	72	80	72	64	52	31	

Aus der Tabelle 3 und der Anlage (Regenhäufigkeit in den einzelnen Monaten) geht hervor, daß die jährliche Verteilung der Gewittertage mit der der Regentage ziemlich übereinstimmt und daß die Wahrscheinlichkeit, auf einer dreitägigen Überfahrt über den Atlantik im März bis Mai Regen anzutreffen, äußerst gering ist. Besonders günstig in dieser Zeit ist die geringe Anzahl der beobachteten Gewittertage auf der Breite der Kap Verdischen Inseln, auf der eine Überfahrt nach Westindien sich im allgemeinen abspielt.

3. Nebel treten nicht auf.

4. Staubfälle treten nur im östlichen Atlantik und im fraglichen Zeitraum nur im März auf. Jedoch sind in diesem Monat nur 6 bis 7 Prozent aller beobachteten Fälle verzeichnet worden (Rest im Januar und Februar). Vgl. Tabelle 2 und die Monatskarten (herausgegeben von der Seewarte).

5. Windstillen. Wie die Monatskarten erkennen lassen, weht der Passat zwischen Kap Verdischen Inseln und Westindien im März bis Mai sehr stetig meist aus Richtungen Nordost bis Ost in einer Stärke 4 bis 5 nach Beaufort-Skala (= 6 bis 8 m in der Sekunde).

Windstillen kommen auf der zu befahrenden Strecke nur ganz selten vor. Auch auf den Strecken Madeira — Kanarische Inseln — Kap Verdische Inseln liegen die Windverhältnisse ebenso günstig.

Günstig ist in diesen Monaten auch, daß der regenreiche Kalmen-Gürtel mit unbeständigen Winden weit nach Süden liegt und der Passat bis nahe an die Küste Venezuela — Guiana heranreicht. Sollte ein Luftschiff wegen Motordefekt seine Fahrt vermindern müssen, so wird dann häufig mit dem Nordostpassat die Festlandsküste leichter zu erreichen sein als Westindien. Würde dann aber der Kalmen-Gürtel vor dieser Küste liegen, so würde das für ein Luftschiff unangenehme Folgen haben.

6. Änderung von Wind und Temperatur nach der Höhe.

a. Wind.

Die bisherigen Forschungen, bis zu welcher Höhe der reine Nordostpassat noch anzutreffen ist, haben für die Gesamtausdehnung der Passatregionen genügende und zuverlässige Resultate noch nicht ergeben. Man steht hier vor einem noch recht dunklen, für die Luftschiffahrt aber äußerst wichtigen Gebiete.

Dieses zu erkunden, sind in den letzten Jahren folgende Expeditionen tätig gewesen: 1. Reisen der „Prinzeß Alice“ des Fürsten von Monaco in den Jahren 1904 und 1905 (Prof. Hergesell); 2. Reisen der Yacht „Otaria“, veranstaltet von Mr. Rotch (Direktor des Blue Hill Observatoriums bei Boston), und „Teißerenc de Bort“ in den Jahren 1905, 1906, 1907 (Meteorologen Maurice von Trappes und Clayton von Blue Hill); 3. Forschungsreise S. M. S. „Planet“ im Jahre 1906; 4. Einzelne von der Seewarte ausgerüstete Schiffe. Auch bedeutet die meteorologische Station in Teneriffa-Orotava einen großen Gewinn für die Tätigkeit zur Erforschung der oberen Regionen des Nordostpassats. Wenngleich die meteorologischen Erscheinungen auf dieser Insel von dieser selbst wohl in vielem beeinflußt werden mögen und sicherlich nur mit Vorsicht allgemein auf den Passat über dem freien Ozean angewandt werden dürfen.

Ich habe versucht, mir aus den bisher bekannt gewordenen Ergebnissen der Beobachtungen der genannten Expeditionen ein allgemeines Bild der Verhältnisse zu machen, wie sie voraussichtlich in den höheren Luftschichten im Nordostpassat herrschen werden: Wenn man die Fälle der Beobachtungen betrachtet, bei denen an der Wasseroberfläche ein typischer Passat geweht hat (Normalstärke, frei von kontinentalen Einwirkungen), so kann man zu dem Ergebnis kommen, daß der Passat im allgemeinen bis zu einer Höhe von 1500 bis 2000 m in annähernd gleicher Stärke und wenig ändernder Richtung anzutreffen ist. Erst über diesen Höhen findet der Übergang auf den Antipassat entweder durch eine windstille Schicht oder durch eine nördliche oder südliche Zwischenströmung statt. (Vgl. Prof. Dr. Köppen in der vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Schrift: „Die Forschungsreise S. M. S. »Planet« 1906/1907“).

In dieser Annahme wird man noch bestärkt, wenn man in Ermangelung von genügendem Beobachtungsmaterial für den Nordostpassat die Verhältnisse des Südostpassats in Vergleich zieht, der auf gleichen Ursprung mit dem Nordostpassat zurückzuführen ist. Für den Südostpassat hat S. M. S. „Planet“ 1906 zahlreiche Beob-

achtungen im östlichen Südatlantik und westlichen Indischen Ozean angestellt. Dabei haben die Verhältnisse, wie sie oben allgemein für den Passat angenommen sind, tatsächlich geherrscht. Doch bleibt eine Nachprüfung dieser meiner Annahme auf Richtigkeit nach den noch wenig bekannt gewordenen Ergebnissen der Beobachtungen aus den Jahren 1907/08 und denen weiterer Expeditionen, die sich hauptsächlich in die Meeresteile zwischen Kap Verdischen Inseln und Westindien zu begeben hätten, noch immer notwendig.

b. Temperatur.

Zwischen Kap Verdischen Inseln und Westindien ist die Lufttemperatur an der Wasseroberfläche in den Monaten März bis Mai etwa 25° („Atlas des Atlantischen Ozeans"). Diese war bei den Beobachtungen S. M. S. „Planet" im Jahre 1906 im Nordostpassat auch annähernd vorhanden. Sie nahm in größeren Höhen bis 1500 m bis auf 17° ab. Gleiche Verhältnisse fand das Schiff auch im Südostpassat des Atlantischen Ozeans. Im Indischen Ozean ging die Temperatur bis zu 13° bei 1500 m Höhe herunter. (Eine Beobachtung an der Südgrenze des Südostpassats im Indischen Ozean, nach der die Temperatur bis zu 10° abnahm, braucht als nicht typisch nicht in Rechnung gezogen zu werden.)

Die Temperaturabnahme kann demnach für den Nordostpassat bis zu 1500 m auf 8 bis 12° angenommmen werden.

Für die gleiche Höhe beträgt im Sommer in Berlin die Temperaturdifferenz etwa 9° nach Schubert (in Dr. Börnstein: „Leitfaden der Wetterkunde").

Also dürfte die Temperaturabnahme bis zur Höhe von 1500 m in der Nordostpassatzone nicht wesentlich abweichen von der in unseren Gegenden im Sommer beobachteten.

7. Einfluß der im März bis Mai in den fraglichen Gegenden sehr hochstehenden Sonne auf die Temperatur des Ballongases. Hierin sind Erfahrungen noch nicht gesammelt. Um Klarheit zu erlangen, müssen praktische Versuche angestellt werden.

Die vorstehenden Ausführungen haben somit ergeben:

Die Wind- und Wetterverhältnisse auf einer Linie Madeira—Kanarische Inseln — Kap Verdische Inseln bis Westindien—Panama-Kanal erscheinen, soweit bisher festzustellen ist, in den Monaten März bis Mai für die Luftschiffahrt besonders günstig.

Noch einmal kurz eine Übersicht der nachteiligen meteorologischen Erscheinungen:

1. Stürme und Orkane: Nein.
2. Regen, Gewitter: Verhältnismäßig gering, da im allgemeinen überall Trockenzeit. Kalmen-Gürtel liegt weit im Süden.
3. Nebel: Nein.
4. Staubfälle: Belanglos.
5. Windstillen: Richtung und Stärke des Passats stetig, Windstillen äußerst selten.
6. Änderung von Wind und Temperatur nach der Höhe: Es ist anzunehmen, daß bis 1500 m Höhe Passat anzutreffen ist. Temperaturdifferenz wie in unseren Gegenden im Sommer.
7. Einfluß der intensiven Sonnenstrahlen auf das Ballongas: Unerforscht.

Zu den übrigen Zeiten des Jahres verbietet sich die Luftschiffahrt, hauptsächlich wegen Regen, Gewitter und Sturmhäufigkeit, auch wegen vorkommender Staubfälle an der afrikanischen Seite und wegen des unbeständigen Passats.

Folgende Erscheinungen müssen auf der genannten Strecke für die Monate März bis Mai noch eingehend erforscht und die vorhandenen Beobachtungen noch zusammengestellt werden, um über sie völlige Sicherheit zu erhalten:

1. Häufigkeit von Regen (im westlichen Teile des Atlantiks) und von Gewittern (auf der ganzen Strecke). — Vorschlag: Zusammenstellung der vorhandenen Beobachtungen durch die Seewarte.

2. Änderung von Richtung und Stärke des Nordostpassats und der Lufttemperatur nach der Höhe. — Vorschlag: Zusammenstellung der Beobachtungen des Observatoriums in Teneriffa und der einzelnen von der Seewarte ausgerüsteten Schiffe. Weitere Forschungen mit Drachen und Ballons auf der ganzen Linie.

3. Einfluß der intensiven Sonnenbestrahlung auf das Ballongas. — Vorschlag: Praktische Versuche mit Fesselballon in Teneriffa.

Sollten die so durchzuführenden Feststellungen weiterhin günstige Resultate ergeben, dann wäre die Hauptfrage, die oben gestellt wurde, mit „Ja" zu beantworten, und die Schlußantwort würde lauten:

„In den Monaten März bis Mai gestatten und begünstigen die Wind- und Wetterverhältnisse die Luftschiffahrt auf einer Linie: **Von** Madeira, Kanarische Inseln, Kap Verdische Inseln **nach** Westindien und dem Panama-Kanal."

Ich sage hier absichtlich „von" Madeira „nach", denn für die Rückfahrt sind stetige und günstige Windverhältnisse, selbst für eine nördlich zu führende Rundfahrt zurück, nirgends anzutreffen.

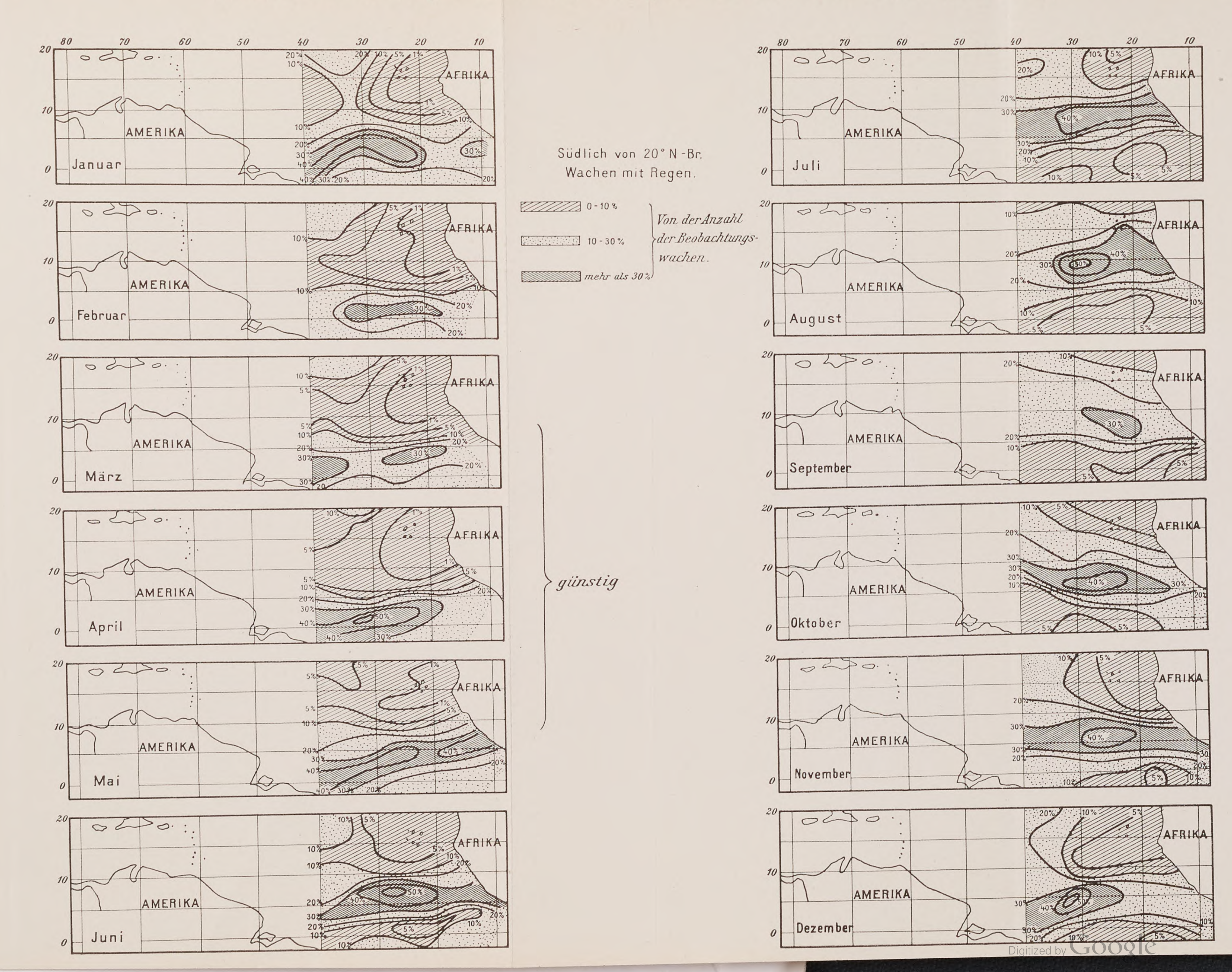
Hieraus folgt: „Nur der transportable halbstarre oder unstarre Ballon kann für die Verwirklichung des Plans in Frage kommen. Denn die Ballons müssen als Schiffsfracht nach dem Ausgangspunkt zurückgebracht werden können."

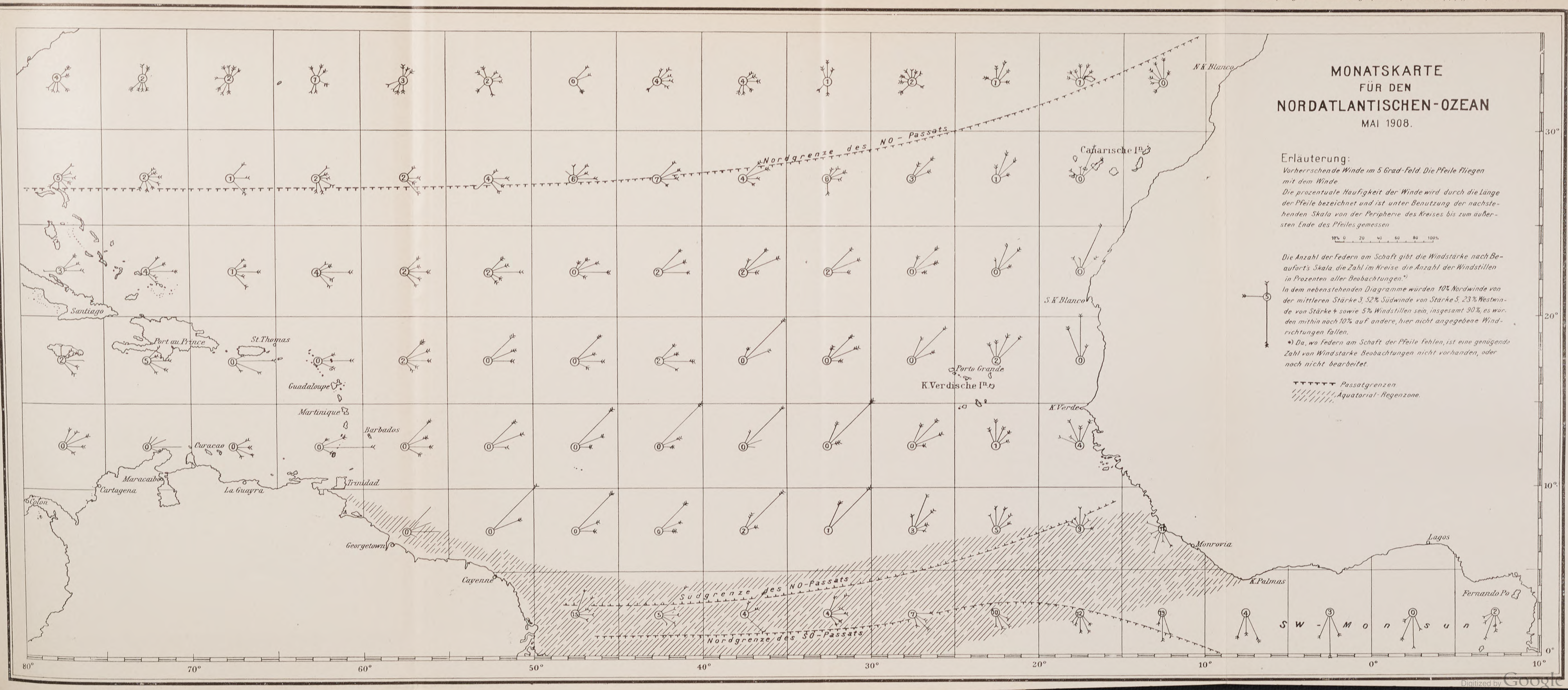
Die Rentabilität einer Luftlinie, wie angegeben, zu prüfen, ist nicht Gegenstand dieser Arbeit. Auch ist es an sich unmöglich, da die technischen Vorbedingungen für die Durchführung des Plans noch gar nicht vorhanden sind, sich schon heute einen Überschlag über entstehende Kosten zu machen.

Noch kurz sollen die technischen Anforderungen genannt werden, die an einen für die Ozeanfahrt bestimmten Ballon gestellt werden müssen.

Die Breite des Ozeans Kap Verdische Inseln bis Barbados beträgt etwa 2100 sm (3885 km). Diese Strecke kann das mit einer Dauereigengeschwindigkeit von 14 m in der Sekunde fliegende Luftschiff im Passat (6 bis 8 m Windgeschwindigkeit) im günstigsten Falle (Ostnordostwind) in etwa 52 Stunden durchlaufen. Als Reserve für kleinere Motorschäden, Windstille oder besonders wenig günstige Windrichtungen würden 20 Stunden genügen, und als Anforderung wäre somit zu stellen: Fähigkeit, sich 72 Stunden in der Luft zu halten, bei 14 m Dauereigengeschwindigkeit. Da über 1500 m Höhe der Passat voraussichtlich nicht mehr in der alten Richtung anzutreffen

Monatsmittel der Regen-Dauer und Häufigkeit auf dem Nordatlantischen Ozean.




MONATSKARTE
FÜR DEN
NORDATLANTISCHEN-OZEAN
MAI 1908.
Erläuterung:
Vorherrschende Winde im 5 Grad-Feld. Die Pfeile fliegen mit dem Winde.
Die prozentuale Haufigkeit der Winde wird durch die Länge der Pfeile bezeichnet und ist unter Benutzung der nachstehenden Skala von der Peripherie des Kreises bis zum äußersten Ende des Pfeiles gemessen
10% 0 20 40 60 80 100%
Die Anzahl der Federn am Schaft gibt die Windstärke nach Beaufort's Skala, die Zahl im Kreise die Anzahl der Windstillen in Prozenten aller Beobachtungen.*)
In dem nebenstehenden Diagramme würden 10% Nordwinde von der mittleren Stärke 3, 52% Südwinde von Stärke 5, 23% Westwinde von Stärke 4 sowie 5% Windstillen sein, insgesamt 90%; es würden mithin noch 10% auf andere, hier nicht angegebene Windrichtungen fallen.
*) Da, wo Federn am Schaft der Pfeile fehlen, ist eine genügende Zahl von Windstarke Beobachtungen nicht vorhanden, oder noch nicht bearbeitet.
Passatgrenzen
Äquatorial-Regenzone.
Nordgrenze des NO-Passats
Südgrenze des NO-Passats
Nordgrenze des SO-Passats
SW-Monsun
N.K. Blanco
Canarische In.
S.K. Blanco
Porto Grande
K. Verdische In.
K. Verde
Monrovia
K. Palmas
Lagos
Fernando Po
Santiago
Port au Prince
St. Thomas
Guadaloupe
Martinique
Barbados
Curacao
Maracaibo
Cartagena
La Guayra
Trinidad
Colon
Georgetown
Cayenne
80°
70°
60°
50°
40°
30°
20°
10°
0°
10°
30°
20°
10°
0°

ist, käme hinzu: Fähigkeit, für die genannte Zeit sich auf Höhen von nicht über 1500 m zu halten und nach Höhe und Seite steuerfähig zu bleiben.

Weitere Forderungen: Tragfähigkeit für Personen, Proviant und Betriebsmaterial (für 72 Stunden).

Aussichten für die Erfüllung dieser Anforderungen: Berücksichtigt man, daß Graf Zeppelin sich mit seinem Luftschiff schon einmal 38 Stunden in der Luft gehalten hat und daß ein Freiballon (Oberst Schaeck) schon 72 Stunden in der Luft geblieben ist, so erscheint denkbar, daß in den nächsten Jahren die Anforderungen erfüllt werden. Vielleicht ist es bis dahin gelungen, durch sinnreiche Kühl- und Anwärmevorrichtungen das Ballongas auf bestimmten Temperaturen zu halten, um Gasverluste oder -verschlechterungen und aus diesen folgende Höhenschwankungen des Ballons zu vermindern.

Vorbereitung für die Atlantikfahrten. Stimmt man mir in der Annahme bei, daß die technischen Anforderungen für eine Luftschiffahrt über den Atlantik in nicht allzu ferner Zeit erfüllt sein werden, so muß man mir auch zugeben, daß es an der Zeit ist, die zur Verwirklichung des Plans notwendigen Vorbereitungen energisch zu fördern. Als solche kämen in Betracht:

1. Beschleunigte Erforschung und Feststellung der oben angegebenen, noch ungenügend bekannten meteorologischen Erscheinungen besonders während der Monate März bis Mai.

2. Erkundung der zur Anlage einer Versuchsstation für einen Motorballon geeignetesten Stelle auf den Kanarischen- oder Kap Verdischen Inseln. Hierbei wären mit Hilfe der Diplomatie für Landungsrechte Monopole zu sichern, ähnlich wie sie sich die englischen Kabelgesellschaften für ihre Kabellandungen in fremden Staaten auf einen langen Zeitraum hinaus gesichert haben.

3. Eifrigere Förderung aller der Zweige der Luftschiffahrt, die mit Seemannschaft und Navigation (astronomischer Ortsbestimmung) zusammenhängen.

Schlußwort. Zum Schlusse soll darauf aufmerksam gemacht werden, daß nach Eröffnung des Panama-Kanals der Weltverkehr manche Änderung erfahren kann. Vielleicht ist dann auch eine Luftschifflinie über den Atlantik imstande, einmal mitzusprechen.

Juli 1909. v. Müller-Berneck, Kapitänleutnant z. D.



Die englischen Flottenmanöver Juni/Juli 1909.

(Mit 1 Skizze im Text und 1 Einschlagtafel.)

Im letzten Jahre war es nicht möglich, sich an der Hand der in der Fach- und Tagespresse veröffentlichten Nachrichten ein auch nur oberflächliches Bild von den englischen größeren Juli-Manövern in der Nordsee zu machen, es waren nur die allgemeine Manöveridee, die Zahl und die Gliederung der an den Übungen teilnehmenden Seestreitkräfte zu erraten. Auch bei den diesjährigen Manövern hat die Admiralität den über den Vorgängen ruhenden Schleier nur wenig zu lüften gestattet, aber doch so weit, daß in großen Zügen wenigstens der Verlauf des strategischen Manövers skizziert werden kann. Die Gründe, die die Admiralität zu diesem Zugeständnis veranlaßt haben, waren wohl vornehmlich: Beruhigung der Fach- und Tagespresse, die auf eine Veröffentlichung der Vorgänge, soweit sie nicht unbedingt im Interesse der Landesverteidigung geheim zu halten sind, drängt, Verwischung des schlechten Eindrucks, den der Ausgang der Sommermanöver des letzten Jahres sowohl hinsichtlich der Anordnungen der Admiralität wie der Dispositionen und Handlungsweise der Parteiführer hervorgerufen hatte, und schließlich Erbringung des Beweises für die Leistungsfähigkeit der kürzlich durchgeführten Flottenreorganisation. Der kürzlich veröffentlichte Bericht des Ausschusses des Naval Defence Committee über die Anschuldigungen Lord Beresfords gegen die bisherige Flottenorganisation läßt dieses Verhalten der Admiralität sehr begreiflich erscheinen; er gibt auch gleichzeitig Aufklärung über das Versagen der Leitung bei den letztjährigen Nordseemanövern. Es kam also der Admiralität in erster Linie darauf an, die Manöver so zu gestalten, daß sie zu keinem Mißerfolg führen konnten, und dabei möglichst viele und nicht dauernd aktiv in Dienst befindliche Schiffe zu verwenden. Die Manöveridee war der vorjährigen sehr ähnlich, nur die Kräfteverteilung und das Operationsgebiet waren andere. Konnte man nach den Dispositionen des vorjährigen Manövers annehmen, daß damals der Angriff einer schwächeren, einheitlich geführten Flotte auf zwei getrennte, aber in ihrer Gesamtheit stärkere englische Flottenteile zur Darstellung kommen sollte, so wird man aus den diesjährigen Anordnungen entnehmen, daß es sich dieses Mal um Darstellung eines Angriffs der einheitlich geführten überlegenen englischen Flotte auf die durch geographische Verhältnisse getrennten Teile einer schwächeren feindlichen Flotte handelte. Die Zahl der teilnehmenden Schiffe wurde gegen das Vorjahr bedeutend erhöht. Es wurden insgesamt 350 bis 360 Schiffe zusammengezogen, alle aktiven Verbände der heimischen Gewässer und des Mittelmeeres waren beteiligt. Ob bei einem derartigen Aufwand an Kräften die Admiralität mit dem Verlauf und dem Resultat des strategischen Manövers zufrieden ist, muß zweifelhaft erscheinen. In 3 Tagen war die Aufgabe ohne viele Schwierigkeiten und, soweit Pressenachrichten einen Schluß zulassen, ohne besondere Anforderungen an die Leitung und die Leistungsfähigkeit der Führer gelöst. Vielfach wird in der Presse die Ansicht verfochten, die Admiralität habe absichtlich den frühen Schluß herbeigeführt, weil sie wegen eines drohenden Streiks im Wales-Kohlenrevier Kohlenmangel befürchtet habe. Jedenfalls aber kann die Admiralität mit den Leistungen

der für die Manöver mobilisierten Schiffe zufrieden sein, denn Versager von Bedeutung — die Kollision des Kreuzers „Sappho“ mit dem Dampfer „Sappho“ im Kanal am 19. Juni kommt hierbei nicht in Betracht — sind nicht vorgekommen. Die Mobilisierung war allerdings keine plötzliche, sondern von langer Hand vorbereitet, es scheint auf den Werften nur einige Unsicherheit hinsichtlich der genauen Zahl der in Dienst zu stellenden Schiffe der IV. Division vorhanden gewesen zu sein. Die Mobilisierungs-Kommissionen müssen jedoch genaue Nachricht gehabt haben, denn die Mannschaftsergänzung der Schiffe der III. und IV. Division der Heimatflotte ging nach Eingang des Mobilisierungsbefehls ohne Verzögerung vor sich.

Es werden im Folgenden besprochen werden:

I. Die Bereitstellung und der Aufmarsch der Streitkräfte.
II. Die Übungen (das strategische Manöver, die taktischen Übungen, die Küstenverteidigungsübung).
III. Die Demobilisierung.

I. Die Bereitstellung und der Aufmarsch der Streitkräfte.

1. Die Bereitstellung.

An den Manövern nahmen nach den Presseangaben etwa 355 Schiffe teil, nämlich: 39 Linienschiffe, 31 Panzerkreuzer, 32 geschützte Kreuzer, 8 Scouts, 117 Torpedobootzerstörer, 77 Torpedoboote, 9 Torpedokanonenboote, 3 Minenleger, 13 Depot- und Reparaturschiffe, 26 Unterseeboote. Von diesen Schiffen gehörten aktiven Verbänden an:

27 Linienschiffe: 16 der Heimatflotte (I. und II. Division), 6 der Atlantikflotte, 5 der Mittelmeerflotte.
21 Panzerkreuzer: 10 dem I. und II. Kreuzergeschwader, 3 dem IV. Kreuzergeschwader, 4 dem V. Kreuzergeschwader, 4 dem VI. Kreuzergeschwader.
12 geschützte Kreuzer: 6 der Heimatflotte (I. und II. Division), 2 der Atlantikflotte, 4 der Mittelmeerflotte.
4 Scouts der Heimatflotte.
48 Torpedobootzerstörer der Heimatflotte (I. und II. Flottille).
20 Torpedoboote: 9 der Nore-Flottille, 5 der Portsmouth-Flottille, 6 der Devonport-Flottille.
1 Torpedokanonenboot: der Mittelmeerflotte.
9 Depotschiffe: 8 der Heimatflotte (I., II. und III. Division), 1 der Mittelmeerflotte.
Unterseeboote: 9 der Nore-Flottille, 8 der Portsmouth-Flottille, 9 der Devonport-Flottille.

Von den zu mobilisierenden Schiffen gehörten an:

der III. Division der Heimatflotte, deren Schiffe 3/5 der Besatzung an Bord — in Wirklichkeit aber nur etwa 1/2 —, den Rest zur Auffüllung in Baracken bereit haben und in 24 Stunden kriegsbereit sein, deren Torpedobootzerstörer 4/5 der Besatzung an Bord haben und mit den in den Baracken befindlichen aktiven Mannschaften in wenigen Stunden seebereit sein sollen:

8 Linienschiffe: der Nore-Station 3 („Caesar“, „Magnificent“, „Victorious“),
der Portsmouth-Station 2 („Jupiter“, „Illustrious“),
der Devonport-Station 3 („Mars“, „Majestic“, „Hannibal“).
10 Panzerkreuzer: der Nore-Station 2 („Antrim“, „Cressy“),
der Portsmouth-Station 4 („Achilles“, „Essex“, „Hampshire“, „Euryalus“),
der Devonport-Station 4 („Sutlej“, „Roxburgh“, „Carnarvon“, „Devonshire“).
10 geschützte Kreuzer: der Nore-Station 4 („Endymion“, „Vindictive“, „Charybdis“, „Diamond“),
der Portsmouth-Station 3 („Furious“, „Eclipse“, „Terpsichore“),
der Devonport-Station 3 („Doris“, „Highflyer“, „Theseus“).
7 Torpedokanonenboote: der Nore-Station 2 („Jason“, „Speedy“),
der Portsmouth-Station 3 („Niger“, „Seagull“, „Speedwell“),
der Devonport-Station 2 („Circe“, „Gossamer“).
3 Minenleger: 1 von der Nore-Station, 2 von der Portsmouth-Station („Thetis“, „Iphigenia“, „Latona“).
4 Scouts: der Nore-Station 2 („Attentive“, „Patrol“),
der Portsmouth-Station 1 („Foresight“),
der Devonport-Station 1 („Sentinel“).
69 Torpedobootzerstörer: der Nore-Station 22 Boote,
der Portsmouth-Station 27 Boote,
der Devonport-Station 20 Boote.
32 Torpedoboote: der Nore-Station 9 (die neuen Hochseetorpedoboote),
der Portsmouth-Station 12 (die neuen Hochseetorpedoboote),
der Devonport-Station 11 („ „ „).
4 Begleitschiffe usw.: der Nore-Station 2 („Tyne“, Aquarius“),
der Portsmouth-Station 1 („Hecla“),
der Devonport-Station 1 („Leander“).
Unterseeboote keins;

der IV. Division der Heimatflotte, deren Schiffe als Special Service vessels bezeichnet, $1/5$ bis $1/10$ der etatsmäßigen Besatzung, etwa $1/4$ des Kohlenvorrats und Proviant für 2 bis 4 Monate an Bord haben und in Gruppen mit einem Stammschiff vereinigt sind:
4 Linienschiffe der Nore-Station („Goliath“, „Vengeance“, „Ocean“, „Canopus“), von denen aber nur „Goliath“ und „Vengeance“ mobilisiert wurden. Die beiden anderen waren erst kürzlich aus dem Mittelmeer zurückgekehrt und hatten noch die vollen Besatzungen an Bord.
10 geschützte Kreuzer: der Portsmouth-Station 7 („Diadem“, „Spartiate“, „Edgar“, „Crescent“, „Royal Arthur“, „Hawke“, „Sappho“),
der Devonport-Station 3 („Andromeda“, „Niobe“, „Sirius“);

den Reserveverbänden in den Stationsorten, deren Boote $4/5$ der Besatzung an Bord haben, also auf gleichem Bereitschaftsstande wie Boote der III. Division der Heimatflotte stehen:
25 Torpedoboote: der Nore-Station 10 Boote,



der Portsmouth-Station 10 Boote,
der Devonport-Station 5 Boote.

Zum Auffüllen der Besatzungen der nicht aktiv in Dienst befindlichen Schiffe wurden rund 16 000 Mann gebraucht, und zwar entfielen auf:
die Nore-Station etwa 5200 Mann,
die Devonport-Station etwa 5250 Mann, von denen 2100 von den Naval Barracks, 650 von den Schulschiffen „Defiance", „Indus", „Impregnable", 600 von den Marines gestellt wurden, 400 der Fleet Reserve und etwa 300 der Naval Reserve angehörten,
die Portsmouth-Station etwa 5500 Mann, von denen etwa 3500 aktive und etwa 1500 Fleet und Naval Reserve Mannschaften, und einige hundert Mann Naval Volunteers waren.

Da weder die genaue Stärke der an Bord befindlichen Stämme noch die genaue Zahl der wirklich gestellten Auffüllungsmannschaften bekannt geworden ist, läßt sich nicht sagen, ob alle genannten Schiffe und Fahrzeuge voll besetzt waren. Klagen, die zu Interpellationen im Unterhause geführt hätten, sind nicht laut geworden, so daß angenommen werden muß, die Schiffe haben hinreichend Personal an Bord gehabt. Da die Schiffe während des strategischen Manövers nur 3/4 ihrer Maschinenleistung als Höchstleistung gebrauchen durften, waren die Schiffe auch imstande, mit nicht vollem Maschinenpersonal die Aufgabe zu leisten. Die Beschränkung auf 4/5 der Maschinenleistung soll die Admiralität aus der bereits erwähnten Besorgnis vor Kohlenmangel angeordnet haben. Die Admiralität hatte Monate vorher die Mannschaften der Royal Fleet und Naval Reserve zur Teilnahme an den Manövern aufgefordert. Auf eine Anfrage im Unterhause nach der benötigten Zahl erwiderte der Zivillord der Admiralität, daß genaue Angaben nicht gemacht werden könnten, eine große Anzahl sich gemeldet hätte, aber nicht mehr als etwa 6 Prozent der Stärke der genannten Formationen eingezogen werden würden. Bei einer Iststärke von etwa 21 000 und 24 000 Mann würden unter Zugrundelegung der Angabe Mr. Lamberts etwa 2700 Mann eingeschifft worden sein, was sich auch mit den Angaben der Presse deckt, wenn für Chatham 500 bis 600 Mann angenommen werden (Portsmouth 1500, Devonport 700). Der „Standard" vom 16. Juni will wissen, daß aus Mangel an Personal, besonders an Heizern, nicht mehr Schiffe der IV. Division der Heimatflotte mobilisiert worden seien. In Chatham-Sheerneß waren nach der Mobilisierung in den Kasernen keine Heizer. Die Kreuzer „Niobe" und „Andromeda" erhielten, abgesehen von den Hauptspezialisten, nur Leute der Coast guards und der anderen Reserven.

Nach der in der Fachpresse veröffentlichten Kommandierung von Offizieren, wurden an aktiven Offizieren auf Schiffe der III. Division der Heimatflotte zu den Manövern besonders kommandiert: 62 Lieutenants, 153 Sublieutenants, 12 Engineer-lieutenants, 17 Engineer-sublieutenants, 22 Artificer-engineers, 3 Surgeons, 3 Chaplains. Die Schiffe der IV. Division erhielten keine aktiven Offiziere — wohl nur eine lückenhafte Angabe —, sondern nur eine geringe Anzahl von Offizieren der Royal Naval Reserve, nämlich: 19 Lieutenants oder Acting-lieutenants, 2 Sublieutenants, 14 Warrant-engineers. Insgesamt wurden an

Offizieren der Naval Reserve für die Manöver kommandiert: 1 Commander, 40 Lieutenants oder Acting-, 12 Sublieutenants oder Acting-, 2 Midshipmen, 18 Warrant-engineers.

Hinsichtlich der materiellen Bereitstellung der Schiffe ist nichts zu erwähnen. Die Auffüllung der Schiffe der IV. Division mit Kohlen, Material und Inventar erfolgte anscheinend vor der eigentlichen Mobilisierung. Zur Versorgung der großen Flotte mit Kohlen während der Übungen hatte die Admiralität 40 Kohlendampfer von etwa 70 000 Tonnen Fassungsvermögen gechartert.

Zur richtigen Beurteilung der bei dieser Mobilisierung geforderten Leistung, seien die Mobilisierungen im Sommer 1903 und 1904 angeführt.

In diesen beiden der Neuorganisation der Seestreitkräfte und ihrer Konzentration in den heimischen Gewässern unmittelbar voraufgehenden Jahren wurden zu den Sommerübungen zusammengezogen:

1903. 215 Schiffe: 26 Linienschiffe, 46 Kreuzer, 17 Kanonenboote, 83 Torpedobootzerstörer, 36 Torpedoboote, 7 Spezialschiffe.

Davon wurden völlig neu in Dienst gestellt: 2 Panzerkreuzer, 5 geschützte Kreuzer, 1 Kanonenboot, 31 Torpedobootzerstörer, 31 Torpedoboote.

Ihre Besatzungen füllten auf: 3 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer, 7 geschützte Kreuzer, 16 Kanonenboote, 6 Torpedobootzerstörer, 5 Torpedoboote.

Diese erforderten eine personelle Bereitstellung von 16 Captains, 9 Commanders, 127 Lieutenants, 100 Sublieutenants, 6 Engineer-commanders, 38 Engineer-lieutenants, 36 Engineer-sublieutenants, 31 Engineer-artificer, 13 Zahlmeistern, 23 Ärzten, 14 Offizieren der Royal Marines und etwa 8100 Mann.

1904. 184 Schiffe: 24 Linienschiffe, 3 alte Panzerschiffe, 8 Panzerkreuzer, 15 geschützte Kreuzer, 17 Torpedokanonenboote, 75 Torpedobootzerstörer, 34 Torpedoboote, 8 Unterseeboote.

Davon wurden neu in Dienst gestellt oder aufgefüllt: 7 Linienschiffe, 3 ältere Panzerschiffe als Depotschiffe, 1 geschützter Kreuzer, 6 Torpedokanonenboote, 51 Torpedobootzerstörer, 34 Torpedoboote. Das erforderliche Personal belief sich auf etwa 10 200 Mann.

Der Verlauf der Mobilisierung war in allen drei Hauptkriegshäfen Chatham-Sheerneß, Portsmouth, Devonport ein glatter. Die Mobilisierung erfolgte am 17. Juni 7 Uhr morgens; die Mannschaften wurden in der Nacht vorher in den Kasernen usw. bereitgehalten.

In Chatham-Sheerneß, wo von der III. Division der Heimatflotte: 3 Linienschiffe, 3 Panzerkreuzer, 2 Kanonenboote, 2 Scouts, 1 Minenkreuzer, 22 Torpedobootzerstörer, 9 Torpedoboote, 2 Begleitschiffe,
von der IV. Division der Heimatflotte: 2 Linienschiffe,
von der Stationsreserve: 10 Torpedoboote
bereitzustellen waren, verließen alle Schiffe und Boote mit Ausnahme der „Goliath“, „Vengeance“, „Endymion“, „Thetis“ und einiger Torpedoboote Chatham noch an demselben Tage und Sheerneß am folgenden; die genannten Schiffe verließen die Werften

am 18. Juni. „Goliath“ und „Vengeance“ mit dem Kreuzer „Charybdis“ gingen erst am 20. Juni in See.

In Portsmouth, wo von der III. Division der Heimatflotte: 2 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 3 geschützte Kreuzer, 3 Torpedokanonenboote, 2 Minenkreuzer, 8 Scouts, 27 Torpedobootzerstörer, 12 Torpedoboote, 1 Depotschiff,
von der IV. Division der Heimatflotte: 7 geschützte Kreuzer,
von der Stationsreserve: 10 Torpedoboote
zu mobilisieren waren, war die Auffüllung der Besatzungen um 10 Uhr vormittags bereits beendet. Die Torpedofahrzeugs-Flottillen, der Minenkreuzer „Latona“, die Panzerkreuzer „Euryalus“, „Achilles“, „Hampshire“ und die Kreuzer „Furious“ und „Eclipse“ gingen noch an demselben Tage in See, die übrigen folgten in der Nacht oder am folgenden Morgen.

In Devonport, wo von der III. Division der Heimatflotte: 3 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 3 geschützte Kreuzer, 2 Kanonenboote, 1 Scout, 20 Torpedobootzerstörer, 11 Torpedoboote, 1 Begleitschiff,
von der IV. Division der Heimatflotte: 3 geschützte Kreuzer,
von der Stationsreserve: 5 Torpedoboote
in Dienst gestellt wurden, verließen die Schiffe und Boote ebenfalls an demselben Tage den Hafen, mit Ausnahme der für das Beobachtungsgeschwader an der Ostküste bestimmten beiden Kreuzer „Andromeda“ und „Niobe“, die erst am 21. Juni abdampften. Die Leute der Royal Fleet Reserve und Naval Reserve wurden auf den Kreuzern „Niobe“, „Andromeda“, „Theseus“ und „Sirius“ eingeschifft.

2. Der Aufmarsch.

(Siehe hierzu Skizze 1.)

Die I. und II. Division der Heimatflotte mit dem I. und II. Kreuzergeschwader und den dazugehörigen Torpedobootzerstörer-Flottillen sowie die Atlantikflotte mit dem II. Kreuzergeschwader waren seit dem 9. Juni zur Besichtigung durch die Vertreter des Reichs-Pressekongresses auf Spithead Reede versammelt gewesen und dampften von dort am 15. Juni auf ihre Sammelplätze zum strategischen Manöver, und zwar die I. Linienschiffsdivision mit dem I. Kreuzergeschwader und der I. Torpedobootzerstörer-Flottille nach Berehaven, die II. Linienschiffsdivision mit dem II. Kreuzergeschwader und der II. Torpedobootzerstörer-Flottille nach Skapa Flow in den Orkneys am Pentland Firth, die Atlantikflotte mit dem V. Kreuzergeschwader nach Oban. Hierhin kam auch die Mittelmeerflotte mit dem VI. Kreuzergeschwader, die am 2. Juni Malta verlassen hatten, während das IV. Kreuzergeschwader (Schul-) nach Skapa Flow ging.

Von den mobilisierten Schiffen versammelten sich:

In Skapa Flow: die Devonport-Zerstörer-Flottille, ein Teil der Nore-Zerstörer-Flottille, der Kreuzer „Furious“, die Kanonenboote „Jason“ und „Speedy“, der Streuminenkreuzer „Latona“.

In Berehaven und Galway: die III. Linienschiffsdivision (8 Linienschiffe der „Majestic“-Klasse), das III. Panzerkreuzergeschwader (10 Panzerkreuzer), das VII. Kreuzergeschwader (aus 7 Kreuzern der IV. Division bestehend) „Doris“, „Highflyer“,

ein Teil der Nore-Zerstörer-Flottille, die Hochseetorpedoboote der Devonport- und Nore-Flottille und 2 Torpedokanonenboote.

In Oban und Lough Swilly: die Kreuzer „Vindictive“, „Eclipse“, die Streuminenkreuzer „Iphigenia“ und „Thetis“, die Portsmouth-Zerstörer-Flottille einschließlich der Hochseetorpedoboote.

Im Firth of Forth: die IV. Linienschiffsdivision (4 Linienschiffe „Goliath“, „Vengeance“, „Ocean“, „Canopus“), 2 Kreuzer, 1 Scout, ein Teil der Nore-Zerstörer-Flottille (?).

Im Cromarty Firth und Dundee: ein Teil der Portsmouth-Torpedoboot-Flottille, die Nore-Unterseeboot-Flottille.

Im Humber (Grimsby) und Shields: die Nore-Torpedoboot-Flottille, die Portsmouth-Unterseeboot-Flottille, die geschützten großen Kreuzer „Andromeda“, „Niobe“, „Spartiate“, „Diadem“ der IV. Division der Heimatflotte.

In Dover: die Devonport- und ein Teil der Portsmouth-Torpedoboot-Flottille, die Devonport-Unterseeboot-Flottille, der geschützte Kreuzer „Terpsichore“.

Die Zeit bis zum 28. Juni stand den Schiffen und Verbänden zu Einzelübungen usw. zur Verfügung; die aktiven Verbände ergänzten ihre Kohlenvorräte. Der kleine geschützte Kreuzer „Sappho“ wurde am 19. Juni nachts im Kanal in der Höhe von Dungeneß im Nebel von dem gleichnamigen Handelsdampfer „Sappho“ der Wilson-Linie gerammt, nach Dover eingeschleppt und dort auf Grund gesetzt. Nachdem er am 23. Juni nach vorläufiger Dichtung wieder flott gemacht worden war, ging er nach Sheerneß zur Reparatur, die so beschleunigt wurde, daß der Kreuzer nach 5 Tagen bei Beginn der strategischen Manöver wieder kriegsbereit in See ging.

Am Lande wurden zu den Manövern die Küstensignal- und Beobachtungsstationen an der Ostküste in Betrieb gesetzt, traten aber anscheinend nur für die Torpedobootübungen an der Ostküste in Tätigkeit. Für die Verbindung zwischen den Streitkräften bei den strategischen Manövern wurde nur Funkspruch benutzt.

II. Die Übungen.

1. Das strategische Manöver.

Soweit aus den Pressenachrichten zu entnehmen ist, gingen zwei Übungen ziemlich unabhängig nebeneinander her, wie das schon in früheren Jahren wiederholt der Fall gewesen ist: ein Manöver der für den Hochseekrieg bestimmten Verbände, und eine Übung der besonders der Küstenverteidigung dienenden Torpedoboot- und Unterseeboot-Streitkräfte.

a) Manöverdispositionen.

An dem ersteren, dem strategischen Manöver, beteiligten sich die in Skapa Flow, Berehaven, Galway, Oban, Lough Swilly und dem Firth of Forth stationierten Seestreitkräfte, die hierfür drei Flotten bildeten: eine rote, von der ein Teil in Berehaven-Galway, der andere in Skapa Flow stationiert war, eine blaue, die von Oban-Lough Swilly, eine weiße, die vom Firth of Forth aus operierte.

Die rote Flotte wurde von dem Chef der Heimatflotte, Admiral Sir William May, befehligt und zählte etwa:

In dem Berehavener Flottenteil A:

Chef: Admiral Sir William May.
Vizeadmiral Neville, Chef der III. Division.
Die Kontreadmirale: Colville, Chef des I. Kreuzergeschwaders,
Burney, Chef des III. Kreuzergeschwaders,
Briggs und Bush.

16 Linienschiffe,
15 Panzerkreuzer,
12 geschützte Kreuzer,
3 Scouts,
30 Torpedobootzerstörer,
20 Hochseetorpedoboote,
2 Torpedokanonenboote,

In dem Skapa Flow-Flottenteil B:

Chef: Vizeadmiral Sir A. Berkeley Milne,
Chef der II. Division.
Die Kontreadmirale: Lowry, Chef des II. Kreuzergeschwaders,
Farquhar, Chef des IV. Kreuzergeschwaders,
Startin.

8 Linienschiffe,
8 Panzerkreuzer,
5 (6) geschützte Kreuzer,
3 Scouts,
1 Streuminenkreuzer,
etwa 50 Torpedobootzerstörer,
2 Torpedokanonenboote,
1 Reparaturschiff,
1 Begleitschiff.

Zusammen: 24 Linienschiffe, 23 Panzerkreuzer, 17 (18) geschützte Kreuzer, 6 Scouts, 80 Torpedobootzerstörer, 20 Hochseetorpedoboote, 4 Torpedokanonenboote, 1 Streuminenschiff, 1 Reparaturschiff, 1 Begleitschiff.

Gegner der roten Flotte waren die blaue und die weiße Flotte; den gemeinsamen Oberbefehl über beide führte der Chef der blauen Flotte, Admiral Sir Assheton Curzon-Howe, der Oberstkommandierende der Mittelmeerflotte.

Die blaue Flotte umfaßte etwa:

Chef: Admiral Sir A. Curzon-Howe.
Vizeadmiral: Prinz Louis von Battenberg,
Chef der Atlantikflotte.
Die Kontreadmirale: Hamilton, Chef des V. Kreuzergeschwaders,
Jackson, Chef des VI. Kreuzergeschwaders,
Fisher und Callaghan.

11 Linienschiffe,
8 Panzerkreuzer,
7 geschützte Kreuzer,
1 Scout,
2 Streuminenkreuzer,
1 Begleitschiff,
2 (?) Torpedokanonenboote,
27 Torpedobootzerstörer,
12 Torpedoboote.

Die weiße Flotte zählte etwa:

Chef: Kontreadmiral Jerram.

4 Linienschiffe (8 Schiffe darstellend),
2 geschützte Kreuzer,
1 Scout,
etwa 7 Torpedobootzerstörer,
1 Begleitschiff.

Zusammen: Blau-weiß 15 (19) Linienschiffe, 8 Panzerkreuzer, 9 geschützte Kreuzer, 2 Scouts, 2 Torpedokanonenboote, 34 Torpedobootzerstörer, 2 Begleitschiffe.

Das Stärkeverhältnis war also etwa so gewählt, daß die vereinigte blaue und weiße Flotte der vereinigten roten Flotte stark, dem roten Flottenteil A etwas unterlegen (an Linienschiffen überlegen), dem roten Flottenteil B aber überlegen war. Einzeln waren blaue und weiße Flotte jedem der roten Flottenteile unterlegen.

Die Aufgabe bestand allem Anschein nach darin, daß die rote Flotte eine Vereinigung der blauen und weißen Flotte verhindern und sie möglichst vor der Vereinigung zu vernichten streben sollte, während die blaue und weiße Flotte ihre Vereinigung herbeiführen und nach dieser einen befestigten Stützpunkt erreichen sollten.

Die ersten Bewegungen für das Manöver begannen mit dem Telegramm der Admiralität: „Krieg zwischen rot und blau-weiß drohend“, das kurz vor Mitternacht am 29./30. Juni den einzelnen Verbänden zuging. Der Funkspruch vom Ausbruch der Feindseligkeiten wurde um Mitternacht des 1./2. Juli von der Flotte empfangen.

Das Manövergebiet war nicht beschränkt, doch anscheinend die Irische See nicht passierbar, wenigstens muß dies aus dem Verhalten der Parteiführer geschlossen werden.

Die Höchstgeschwindigkeit der Schiffe war auf ³/₄ ihrer Leistungsfähigkeit festgesetzt. Hinsichtlich der Gefechtskraft galten alle innerhalb ihrer Klasse als gleichwertig.

b) Der Verlauf des Manövers.

Siehe Skizze 1.

Auf dem in Berehaven liegenden roten Flottenteil A wurde das Signal: „. . . Krieg zwischen rot und blau-weiß drohend . . .“ am 29. Juni 11 Uhr nachts gegeben und sofortiges Dampfaufmachen für 12 kn bis 4 Uhr vormittags befohlen. Um 5 Uhr vormittags, den 30. Juni, verließ die Flotte den Hafen in der Reihenfolge: I. Kreuzergeschwader, III. Linienschiffsdivision, I. Linienschiffsdivision, VII. Kreuzergeschwader; das III. Kreuzergeschwader, nach Galway vorgeschoben, ging anscheinend auch in der Nacht in See, um die Bewachung der blauen Flotte in Oban und Lough Swilly aufzunehmen. Der Admiral May beabsichtigte, sich mit dem Flottenteil B, der in derselben Nacht von Skapa Flow aus aufgebrochen war, zu vereinigen und die blaue Flotte zu blockieren oder bei Verlassen des Hafens von Oban zu schlagen. In Skapa Flow blieben zur Bewachung des Pentland Firth einige Kreuzer und eine größere Anzahl von Torpedobootsstreitkräften zurück.

Nach dem Verlassen von Berehaven wurden das I. Kreuzergeschwader nach NW zu, das VII. Kreuzergeschwader in den Kanal zur Bewachung der Linie Landsend—Ushant mit hoher Geschwindigkeit detachiert. Das Gros der Flotte marschierte mit 10 kn Geschwindigkeit an der Küste entlang bis zum späten Abend des 30. Juni. In dieser Zeit wurden zwei Schiffe der blauen Flotte, die Streuminenkreuzer „Thetis“ und „Iphigenia“, gesichtet, die anscheinend mit Aufträgen ausgeschickt waren, bei Ausbruch der Feindseligkeiten die Eingänge zu den Stationsorten der roten Flotte, Berehaven und Galway, zu verseuchen. Die Schiffe wurden unter Bewachung genommen und fielen später in die Hände der roten Partei. Admiral May änderte darauf Kurs nach NO zum Rendezvousplatz mit Vizeadmiral Berkeley

Milne. Die Vereinigung fand am 1. Juli gegen 4 Uhr nachmittags statt. — Während des Marsches und auch späterhin wurde der Dienst auf allen Schiffen nach der Kriegsroutine gehandhabt: Wecken um 7 Uhr vormittags, Schiffsreinigung und Ausbildungsdienst bis Mittag, Hängematten bis 4 Uhr nachmittags, dann 1/2 Stunde gymnastische Übungen und Freizeit bis 9³⁰ Uhr, Kriegswache an den Geschützen zur Torpedobootabwehr bis Tagesanbruch, Hängematten bis 7 Uhr vormittags.

Nach der Vereinigung wurde mit vorgeschobenen Aufklärungsgruppen von Kreuzern und Torpedobootzerstörern wieder südwärts gesteuert und der Scout „Foresight“ von der blauen Flotte gesichtet und beobachtet. Der Funkspruch der Admiralität vom Kriegsausbruch erreichte die Flotte um 12 Uhr nachts des 1./2. Juli; die Flotte setzte den Marsch gegen die Westküste Schottlands fort. Erste Kriegsbeute wurden noch in derselben Nacht die Streuminenkreuzer „Thetis“ und „Iphigenia“. Das feindliche Gros wurde erst am Morgen des 2. Juli von dem Kreuzer „Topaze“ gesichtet, und zwar in südlicher Richtung 10 sm ab: 11 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer stark. Es wurde eine Verfolgung ohne Einhaltung der Verbände aufgenommen, die bis etwa 4 Uhr nachmittags dauerte und die Flotte völlig auseinander brachte; voran die „Dreadnought“-Schiffe, dann die „King Edward“-Klasse, schließlich die „Majestic“-Klasse. Bei dieser Jagd kam die „Dreadnought“-Division bis auf 15 000 Yards an die feindlichen Schlußschiffe heran; der „Bellerophon“ gelang es wahrscheinlich mit den Panzerkreuzern zusammen, vier am Schluß der blauen Flotte marschierende geschützte Kreuzer — „Vindictive“, „Venus“, „Eclipse“, „Diana“, nach einigen Nachrichten auch „Triumph“ — außer Gefecht zu setzen. Der Panzerkreuzer „Indomitable“, der sich der blauen Linienschiffsflotte zu sehr genähert hatte, ging dabei verloren. Zum Sammeln der Flotte mußte Admiral May die Geschwindigkeit auf 6 kn vermindern und war erst wieder gegen 9 Uhr abends in einer für das Gefecht geeigneten Formation. Ein aufkommender Nebel trennte die Gegner und gestattete der blauen Flotte, nach Süd zu entkommen und die Vereinigung mit der weißen Flotte herbeizuführen. Von der nachdringenden roten Flotte verlor der „Bellerophon“ die Fühlung mit den eigenen Schiffen und wurde beim Aufklaren außer Gefecht gesetzt. Das gleiche Schicksal erreichte den Scout „Adventure“.

Die blaue Flotte hatte anscheinend früher als die rote Flotte, noch im Laufe des 29. Juni, die Nachricht von dem drohenden Kriegsausbruch erhalten. Admiral Curzon-Howe befahl sofort durch Funkspruch der weißen Flotte im Firth of Forth einen Rendezvousplatz, 60 sm südöstlich von den Scillys, und schickte seine in Lough Swilly und Oban liegenden Kreuzer und Torpedobootzerstörer aus, den Standort von Admiral Mays Flotte zu erkunden. Sie kamen mit dieser in Fühlung („Iphigenia“, „Thetis“, „Foresight“) und stellten fest, daß Oban von einem starken Kreuzergürtel umgeben sei. Admiral Howe entschloß sich trotzdem, den Durchbruch zur Vereinigung mit der weißen Flotte zu wagen, und verließ sofort nach Bekanntwerden der Nachricht vom Kriegsausbruch 11 Uhr nachts 1./2. Juli die Reede von Oban, steuerte abgeblendet zuerst etwas nordwärts und dann westwärts, um im Westen von Irland entlang fahrend den Rendezvousplatz zu erreichen. Beim Durchbruch wurden ein Kreuzer und sechs Torpedobootzerstörer der roten Partei außer Gefecht gesetzt; nach dem Durchbruch wurden sechs geschützte Kreuzer nach dem Gegner zu zum Rekognoszieren aus-

geschickt und vier von ihnen bei dem Verfolgungsgefecht am nächsten Tage gleichfalls außer Gefecht gesetzt. Beim Passieren von Lough Swilly traf man den roten Streuminenkreuzer „Latona“ beim Minenlegen. In der Nacht erreichte Admiral Howe einen Vorsprung, der etwa 20 sm betrug zur Zeit, als Admiral May durch „Topaze“ den Durchbruch der blauen Flotte erfuhr.

Die Verfolgung durch die roten Flotte wurde trotz der am Abend des 2. Juli im Nebel verloren gegangenen Fühlung bis zum 3. Juli 8 Uhr vorm. fortgesetzt.

Am 3. Juli abends konnte die Vereinigung der blauen und weißen Flotte an dem bestimmten Platze ungestört stattfinden, der rote Kreuzer „Drake“ hatte allerdings am Mittag die Fühlung wieder gewonnen. Auf dieser Verfolgungsfahrt platzte auf „Prince of Wales“ ein Wasserrohr und verbrühte drei Heizer, von denen einer starb.

Die weiße Flotte unter Kontreadmiral Jerram hatte am 30. Juni früh den Firth of Forth verlassen, war ungehindert im Nebel durch die Straße Dover—Calais und den Kanal an der französischen Küste entlang bis zur Linie Landsend—Ushant gedampft. Diese wurde am Morgen des 3. Juli erreicht. Als hier der Nebel aufklarte, befanden sich zwei Kreuzer der roten Aufklärungslinie (VII. Kreuzergeschwader) — die Kreuzer „Hawke“ und „Crescent“ — inmitten der Flotte; beide wurden außer Gefecht gesetzt, die übrigen fünf Kreuzer der Aufklärungslinie verjagt. Bei Wiedereintreten des Nebels wurde die Fahrt zum Sammelplatze mit der blauen Flotte fortgesetzt.

Die vereinigte blau-weiße Flotte suchte nun ihrerseits die Fühlung mit der roten Flotte herzustellen. Admiral Curzon-Howe nahm Kurs nordwärts und schickte „Triumph“ (?) mit vier Kreuzern zur Rekognoszierung aus. Die Fühlung war bald gewonnen, doch ging die „Triumph“ hierbei verloren. Auf diese Weise kam Admiral Curzon-Howe den Absichten Admiral Mays entgegen. Letzterer hatte am 3. Juli 8 Uhr vormittags seinen durch den Nebel, die Verfolgung und den Angriff anscheinend von eigenen Torpedobootzerstörern zerstreuten Streitkräften zu Mittag ein neues Rendezvous gegeben. Hier kam von der „Drake“ die Nachricht von dem Aufenthaltsort der blauen Flotte. Admiral May entsandte darauf alle Kreuzer zur Unterstützung der „Drake“ und folgte so schnell wie möglich mit der Linienschiffsflotte. Während des Tages und der Nacht wurde aber nichts von dem Gegner entdeckt. Erst gegen 5 Uhr morgens am 4. Juli bekamen die Flotten sich in Sicht und waren um 6^{30} Uhr auf eine Gefechtsentfernung von etwa 5 sm aneinander herangekommen.

c. Der Flottenkampf.

Auf dem Gefechtsfelde waren um 6^{30} Uhr auf der roten Seite: 22 Linienschiffe, 17 Panzerkreuzer, 6 geschützte Kreuzer, auf der blau-weißen Seite: 14 (18) Linienschiffe, 8 Panzerkreuzer, 4 geschützte Kreuzer versammelt. Die rote Flotte war ihrem Gegner also bedeutend überlegen. Die geringen Aussichten, etwa ohne Gefecht die Heimatbasis an der westschottischen Küste zu erreichen, und die Wahrscheinlichkeit, bei einer Verfolgung unter ungünstigen Verhältnissen zur Schlacht gezwungen zu werden, haben ohne Zweifel Admiral Curzon-Howe veranlaßt, der Schlacht nicht aus dem Wege zu gehen. Daß die beiden roten Flottenteile sich bereits vereinigt hatten, mußte ihm aus der Verfolgung in den vorhergehenden Tagen bekannt sein.

Beim Beginn des Gefechts waren beide Flotten auf nahezu gleichen Kursen in

Gefechtskiellinie formiert, die Panzerkreuzer auf den Flügeln, die geschützten Kreuzer in Feuerlee als Wiederholer. Die Führung bei beiden Flotten erfolgte aus der Mitte.

Rote Flotte:

Spitze: III. Division (8 „Magnificent"), Spitzenschiff „Magnificent" ⚑; Vizeadmiral Neville.

Mitte: I. Division (3 „Dreadnought", 2 „Nelson", 2 „Formidable"), „Dreadnought" ⚑; Admiral May.

Schluß: II. Division (7 [?] „King Edward"), „King Edward VII." ⚑; Vizeadmiral Milne.

Vor der Spitze an Backbord voraus stand das I. Kreuzergeschwader, „Drake" ⚑; Kontreadmiral Colville.

Hinter der Queue Steuerbord achteraus waren das II. und III. Kreuzergeschwader; „Shannon" ⚑, Kontreadmiral Lowry; „Sutlej" ⚑, Kontreadmiral Burney.

Blau-weiße Flotte:

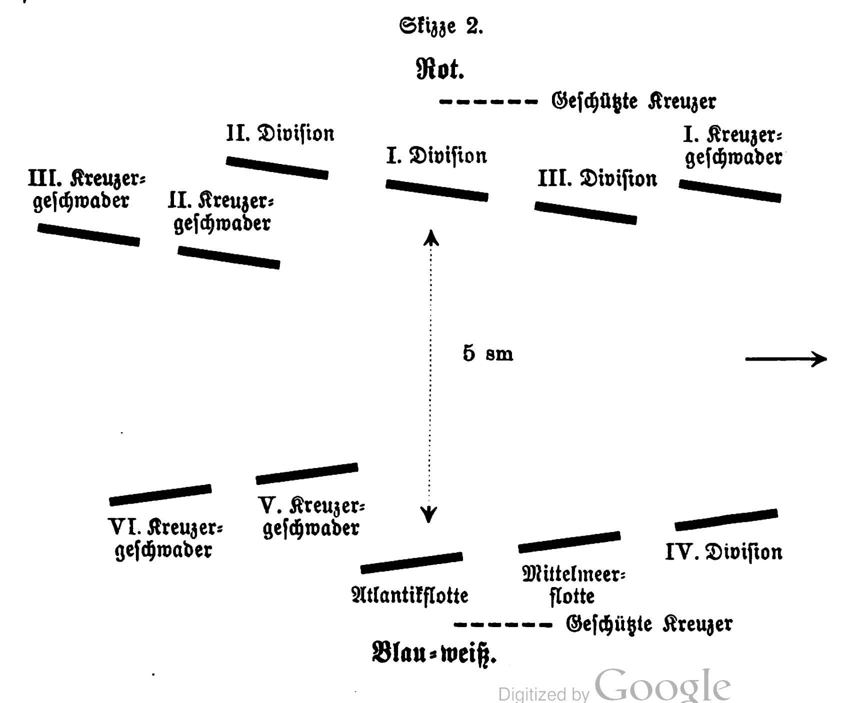
Spitze: IV. Division (2 [4] „Goliath", 2 [4] „Vengeance"), „Goliath" ⚑; Kontreadmiral Jerram.

Mitte: Mittelmeer-Flotte (3 „Duncan", 1 „Swiftsure"), „Exmouth" ⚑; Admiral Howe.

Schluß: Atlantik-Flotte (2 „Queen", 4 „Formidable"), „Prince of Wales" ⚑; Vizeadmiral Prinz Louis von Battenberg.

Hinter der Queue an Backbord achteraus befanden sich: V. und VI. Kreuzergeschwader; „Good Hope" ⚑, Kontreadmiral Hamilton; „Bacchante" ⚑, Kontreadmiral Jackson.

Skizze 2.



Ungefähre Anfangsstellung 6^{30} Uhr vormittags wie in Skizze 2. Die blau-weiße Flotte stand Steuerbord voraus von der Mitte der roten Flotte.

Bis 6^{52} Uhr wurde um die günstigste Position zur Eröffnung des Feuers manövriert, das Feuer zu dieser Zeit von „Dreadnought" auf 7000 Yards eröffnet. Kurz vorher gingen das V. und VI. Kreuzergeschwader (blau-weiß) zum Angriff auf die am Schluß der roten Flotte stehenden II. und III. Kreuzergeschwader vor, kamen dabei aber in wirkungsvolle Schußentfernung von der I. und II. Division. Über den näheren Verlauf und den Ausgang dieses Kreuzerkampfes wird nichts gemeldet. Doch muß nach der Teilnahme des II. Kreuzergeschwaders an dem Angriff der II. Division auf die Schlußschiffe der blau-weißen Flotte angenommen werden, daß die blau-weißen Kreuzergeschwader dabei den kürzeren zogen. Dieser Angriff der II. Division und des II. Kreuzergeschwaders auf die blau-weiße Queue wurde gleichzeitig mit dem Angriff des I. Kreuzergeschwaders auf die blau-weiße Spitze nach etwa halbstündigem Artilleriegefecht von Admiral May befohlen. Nach einer weiteren halben Stunde, als die blau-weiße Flotte von allen Seiten unter Feuer war, glaubte der Admiral deren Vernichtung herbeigeführt zu haben und hißte das Beendigungssignal. Während des Kampfes hatte jedes Schiff genau seine Position und den beschossenen Gegner zu notieren.

Wo die übrigen Schiffe und Torpedobootstreitkräfte der beiden Gegner während des Gefechts waren, ist aus den spärlichen Nachrichten nicht zu ersehen. Eine Verwendung der Torpedobootzerstörer in der Tagschlacht scheinen die englischen Admirale für aussichtslos zu halten. Abgesehen von den Gefechten der ausbrechenden blauen Flotte mit roten Torpedobootzerstörern im Nordausgange zur Irischen See und dem anscheinend von den eigenen Torpedobootzerstörern in der Nacht vom 2./3. Juli während dicken Wetters auf die II. Division unternommenen Angriff, wobei zwei Schiffe außer Gefecht gesetzt sein sollen, werden von der Tätigkeit der großen Torpedobootzerstörer-Flotten keine Einzelheiten berichtet.

Nach Beendigung des Gefechts dampften die Flotten nach ihren Operationsbasen. Auf dem Wege dorthin erhielten sie von der Admiralität den Befehl zur Beendigung der Übung, die an dem Manöver beteiligten Streitkräfte der Home-Flotte und des IV. Kreuzergeschwaders die weitere Anweisung, zu taktischen Übungen nach der Bantry-Bucht, die Atlantik-Flotte, in die Mündung des Shannon zu gehen, die Mittelmeer-Flotte, die Heimatshäfen aufzusuchen und den Besatzungen fünftägigen Urlaub zu geben.

d) Besprechung.

Die Anlage des Manövers, die Handlungsweise der Führer und den ganzen Gang der Übung kritisch zu besprechen, ist wegen der ungenügenden Unterlagen ausgeschlossen, doch sei auf einige Punkte hingewiesen, die auch teilweise in der englischen Presse Erwähnung gefunden haben.

1. Die Dislokation und das Stärkeverhältnis der Streitkräfte bei Beginn der Manöver haben vermuten lassen, daß Verhältnisse, wie sie in einem europäischen Kriege eintreten könnten, zur Darstellung kommen sollten. Die vorliegenden, nur spärlichen Nachrichten lassen indessen bestimmte Annahmen über eine den Manövern zugrunde liegende politische Situation kaum zu.

2. Hatte die Admiralität die Benutzung des Kanals zur Vereinigung von Blau-Weiß nicht untersagt, so war die Art, wie sie bewerkstelligt wurde, die gegebene.

3. Die Vereinigung der getrennten roten Flottenteile sofort nach der Bekanntgabe des drohenden Krieges, ihr Vormarsch gegen die feindliche Hauptbasis und deren enge Bewachung noch vor Ausbruch der Feindseligkeiten lassen einen Schluß auf gleiche Handlungsweise der englischen Admirale im Ernstfalle zu.

4. Die lange Verfolgung, der die blaue Flotte von Oban aus ausgesetzt war, zeigt die Gefahr einer solchen, legt aber auch Zeugnis ab von der Kriegsleistungsfähigkeit der englischen Schiffe. Schwere Havarien hätten Admiral Curzon-Howe zur Schlacht vor der Vereinigung gezwungen, selbst wenn er die Vereinigung dem Verluste einiger Schiffe vorgezogen hätte. Nach einigen Nachrichten soll Admiral Curzon-Howe auf dem Marsch zum Vereinigungspunkte die Flotte in getrennten Gruppen haben marschieren lassen, was dafür sprechen würde, daß er die Vereinigung höher anschlug als den Verlust einiger Schiffe.

5. Auffällig muß der geringe Erfolg der überlegenen roten Panzerkreuzer-Flotte bei der Verfolgung der blauen Flotte erscheinen. Er kann wohl nur dadurch erklärt werden, daß ein Teil der Kreuzer für die Beobachtung des Gegners vor Oban zerstreut, ein anderer Teil zur Bewachung des Pentland Firth zurückgelassen war (vielleicht das IV. Kreuzergeschwader); bei der Entscheidungsschlacht fehlten auf der roten Seite sechs Panzerkreuzer, während nur einer, „Indomitable", außer Gefecht gesetzt war. Besser erscheinen die Leistungen im Fühlunghalten am 3. und 4. Juli.

6. Die Verfolgung zeigt den Wert einheitlicher Geschwindigkeit und die Zweckmäßigkeit, die Verbände, soweit es die gefechtstaktischen Eigenschaften einigermaßen gestatten, nach der Geschwindigkeit zu formieren. Ihnen verdankt die blaue Flotte das Entkommen.

7. In der englischen Presse wird das Gelingen des Marsches der weißen Flotte vom Firth of Forth nach dem Vereinigungspunkte an der mit Torpedobootsstreitkräften stark besetzten Ostküste entlang und durch die Straße von Dover eingehend besprochen. Es ist aber wohl anzunehmen, daß bei einer Beteiligung dieser Streitkräfte an dem Manöver dieser Marsch trotz des Nebels nicht gelungen wäre. Das von Admiral May zur Bewachung des Kanals entsandte VII. Kreuzergeschwader mit einigen kleinen geschützten Kreuzern war zum Abfangen eines energischen Gegners und zum Fühlunghalten mit ihm völlig ungenügend. Hat Admiral May in Wirklichkeit nicht mehr als diese Streitkräfte in den Kanal entsandt, was nach den spärlichen Nachrichten nicht ausgeschlossen ist, so muß er eine Vereinigung der beiden gegnerischen Flotten unter Benutzung des Kanals für sehr unwahrscheinlich gehalten haben.

8. Die spärlichen Nachrichten lassen einen Schluß auf das Funktionieren der funkentelegraphischen Verbindungen nicht zu. Die gemeldeten Resultate sind recht gut; z. B. die Meldung des Panzerkreuzers „Drake" am 3. Juli 12 Uhr mittags über den Standort der blauen Flotte. Auch die Meldung vom Durchbruch der weißen Flotte durch die Aufklärungslinie Ushant—Landsend scheint den Admiral May erreicht zu haben, denn er gab etwas später seiner Flotte einen neuen Sammelplatz für 12 Uhr mittags am 3. Juli an.

9. Das gänzliche Fehlen ernstlicher materieller und personeller Versager wird

mit Recht überall rühmend hervorgehoben und der jetzigen Organisation der Seestreitkräfte gut geschrieben. Hervorgehoben wird auch die Leistungsfähigkeit jüngerer Admirale.

10. Weniger günstig dagegen werden die Vorfälle bei den Torpedobootzerstörer-Angriffen beurteilt. Außer dem Angriff auf die eigenen Schiffe (II. Division) in der Nacht vom 2/3. Juli wird von einigen Zeitungen auch der Kampf zweier roter Torpedobootzerstörer-Flottillen vor Oban in der Nacht des Durchbruchs der blauen Flotte gemeldet. Die neuen Hochseetorpedoboote sollten diesmal besonders auf ihre Seefähigkeit geprüft werden und wurden zu diesem Zwecke den Zerstörer-Flottillen beigegeben.

11. Zur Zeit der Manöver sollen in Devonport nicht mehr als 5000 Tonnen Kohlen, in Portsmouth nur wenig mehr vorhanden gewesen sein.

2. Die taktischen Übungen.

Die Heimatflotte und Atlantikflotte übten getrennt, die erste von Berehaven die zweite von der Shannon-Bucht aus, trotzdem die Atlantikflotte im Kriege ein Teil der Heimatflotte sein und im engsten Zusammenhange mit dieser operieren soll. Anscheinend sollten zunächst die mobilisierten Schiffsverbände der Heimatflotte geschult werden. Die Torpedobootzerstörer und Torpedobootverbände kehrten nach kurzer Zeit in ihre Heimatshäfen zurück. Zunächst wurden Fahrübungen gemacht. Es exerzierten nach den Nachrichten jedoch niemals alle vier Linienschiffs- und Kreuzerverbände zusammen. An gefechtstaktischen Übungen wurden eine Forcierungsübung und eine freie Gefechtsübung gemeldet. Bei der ersteren sollten die III. Division und das III. Kreuzergeschwader in eine der Buchten Westirlands eindringen und von der I. und II. Division und dem I. und II. Kreuzergeschwader hieran gehindert werden. Anscheinend handelte es sich für die III. Division darum, die Ausrüstung der gegnerischen Divisionen zu hindern. Bei der zweiten Übung standen sich Vizeadmiral Milne und Vizeadmiral Neville mit gleich starken Streitkräften gegenüber und führten ein freies Gefechtsbild durch, das unentschieden endete. Bei diesen Gefechtsbildern waren vornehmlich Fragen zur Erprobung der Feuerkonzentration und der Schätzung der Fahrt und Fahrtrichtung des Gegners gestellt. Die Übungen dauerten etwa eine Woche. Nach einer Kohlenergänzung kehrten am 14. Juli die mobilisierten Schiffe in ihre Stationsorte zur Demobilisierung zurück, während die aktiven Verbände ebenso wie die Atlantikflotte zur Flottenrevue in die Themse gingen. Über die Übungen der Atlantikflotte in der Shannon-Mündung wurde nichts veröffentlicht.

3. Die Küstenverteidigungsübungen.

(Siehe Skizze 1.)

Wenn es zutreffend ist, daß die Küstenverteidigungsübung an der Ostküste in keinem Zusammenhang mit dem strategischen Manöver der großen Flottenverbände stand, so handelte es sich bei dieser Übung wohl darum, 1. das neue System der Küstenverteidigung durch die auf die Küste verteilten älteren Torpedobootzerstörer und Torpedoboote zu erproben und 2. die öffentliche Meinung hinsichtlich der Sicherheit der Ostküste zu beruhigen. Es waren drei Verteidigungszentren eingerichtet: in Dover,



Rote Flotte (B)
II. Div. Home Flotte
II. Kreuzergeschwader
II. T. Zerstörer-Flottille
IV. Kreuzergeschwader
Furious, Jason, Speedy
Streuminenkreuzer Latona
Devonport T. Zerstörer-Flottille
Nore T. Zerstörer-Flottille etwa 1/3
8 Linienschiffe
8 Panzerkreuzer
5 (6) Geschützte Kreuzer
1 Streuminenschiff
(?) 50 Torpedobootszerstörer
2 Torpedokanonenboote
1 Begleitschiff
Rote Flotte B. Aufbruch 30/7 V.
Orkney In.
Skapa Flow
Pentland Firth
Hebriden
Cormarty
Teil der Portsmouth Torpedobootsflottille
SCHOTTLAND
Hazard
Nore U Flottille
Dundee
Weisse Flotte
IV. Div. Home Flotte (Goliath, Vengeance, Ocean, Canopus)
2 geschützte Kreuzer (Charybdis, Sirius)
Nore T. Zerstörer-Flottille etwa 1/3
4 Linienschiffe
2 Geschützte Kreuzer
7 Torpedobootszerstörer
1 Scout
1 Begleitschiff
Ungefährer Vereinigungspunkt d.roten A u.B Flotte am 1/7 4h N.
Blaue Flotte
11 Linienschiffe
8 Panzerkreuzer
7 Geschützte Kreuzer
1 Scout
2 Streuminendampfer
1 Depotschiff
(?) 27 Torpedobootszerstörer
(?) 12 Torpedoboote
(?) 2 Kanonenboote
Mittelmeer Flotte
III. Kreuzer-Geschwader
Atlantic Flotte
V. Kreuzer-Geschwader
Vindictive, Eclipse
Streuminenkreuzer Thetis, Jphigenia
Portsmouth T. Zerstörer-Flottille
ausschliesslich Hochseetorpedoboote
Oban
Ausbruch d. Flotte 1/7 11h N.
Firth of Lorne
Blaue Flotte
Rosyth
Firth of Forth
Weiße Flotte Abmarsch 30/7 V.
Fühlung der roten mit d.blauen Flotte am Morgen des 2/7. Beginn der Verfolgung
Lough Swilly
Kreuzer Abmarsch 30/6 V.
Nord Kanal
Shields
Newcastle
Torpedoboote
Tees Bay
Scarborough
Jphigenie u. Thetis am 29/6 Abends
IRLAND
IRISCHE-SEE
Humber
Grimsby
Nore Torpedobootsflottille
Portsmouth U Flottille
Fühlung zwischen rot u. blau geht bei Nebel verloren am 2/7 Abends gegen 9h.
Galway
III. Kreuzer Geschw. Rote Flotte Abmarsch 30/6 V.
Rote Flotte
III. Kreuzer-Geschwader
Wash
Shannon
St. George Kanal
ENGLAND
Rote Flotte (A)
16 Linienschiffe
15 Panzerkreuzer
12 Geschütze Kreuzer
3 Scouts
(?) 30 Torpedobootszerstörer
(?) 20 Hochsee-Torpedoboote
2 Torpedokanonenboote
2 Begleitschiffe
I. Div. Home Flotte
I. Kreuzergeschwader
III. Div. Home Flotte
III. Kreuzergeschwader
I. T. Zerstörer-Flottille
Teil der Nore Zerstörer-Flottille
Hochseetorpedoboote der Devonport und Nore Flottille
Gossamer, Circe.
Berehaven
Bantry Bay
Rote Flotte A Abmarsch 30/6 5h V.
1 Geschützter Kreuzer Terpsichore
Devonport Torpedobootsflottille
Teil der Portsmouth Torpedobootsflottille
Chatham
Dover
Portsmouth
Devonport
Gefecht zwischen rot u. blau u. weiß am 4/7 Morgens
Landsend
VII. Kreuzer Geschw.
Scilly In.
Ungefährer Sammelplatz der blauen u weißen Flotte am 3/7 Abends.
Durchbruch d. weißen Flotte 3/7 V. Hawke, Crescent a. G.
Ushant
59°
58°
57°
56°
55°
54°
53°
52°
51°
50°
49°
15°
10°
5°
Lange 0° v Grw

de
un
erhei

Küste zu beruhigen. Es waren drei Verteidigungszentren eingerichtet: in Dover

im Humber (Grimsby) und in der Tay-Mündung (Dundee), die vorhandenen Boote aber auch noch auf andere wichtige Plätze an der Ostküste verteilt. Unterseeboote waren außer in den Zentren auch in Skapa Flow zur Bewachung des Pentland Firth. Zwischen den einzelnen Stationen patrouillierten Boote hin und her. Das aus den vier großen geschützten Kreuzern „Diadem", „Spartiate", „Andromeda" und „Niobe" und einigen Torpedobootstreitkräften bestehende Beobachtungsgeschwader hatte bei dieser Übung anscheinend den doppelten Zweck, einmal den Torpedobootverbänden einen Rückhalt zu geben und anderseits durch Angriffe auf die Küste die Torpedoboot- und Unterseebootverbände in Tätigkeit zu halten. Die Berichte über die Übungen, die bis zum 11. Juli dauerten, sind so spärlich, daß ein weiteres Bild sich nicht entwerfen läßt. Ein im letzten Teil der Übungen von „C 8" und „C 10" unter Leitung des Torpedobootes „107" gemachter Unterseebootangriff soll erfolgreich gewesen sein. Versager waren auch hier nur geringfügiger Art. „C 10" war eine Zeitlang nicht verwendungsfähig. Auf „C 26" wurden durch Explosion drei Mann verletzt. Auf der Rückreise nach Schluß der Übungen vom Humber nach Sheerneß traf ein schwerer Unglücksfall die Portsmouth Unterseeboot-Flottille. Das Boot „C 11" wurde in ausgetauchtem Zustande auf der Höhe von Happisburgh Feuer in der Nacht vom 14/15. Juli vom Dampfer „Eddystone" überfahren und sank. 13 Mann der Besatzung ertranken, 2 Offiziere und 1 Mann wurden gerettet. Ein anderes Boot, „C 17", erlitt beim Ausweichen vor diesem Dampfer durch Kollision mit „C 16" schwere Havarie und mußte vom Begleitschiff „Bonaventure" nach Sheerneß geschleppt werden. Die Hebung von „C 11" ist versucht worden; es ist indessen nur gelungen, das Boot auf flacheres Wasser zu bringen, wo es versandete. Die Bergung ist aufgegeben.

III. Die Demobilisierung.

Die Demobilisierung erfolgte ohne besondere Vorfälle am 16. Juli. Den Schiffen der IV. Division wurden die aktiven Mannschaften, soweit sie nicht von Schulen oder sonst gebraucht wurden, zur Instandsetzung der Schiffe eine Woche länger belassen. Die Portsmouth Torpedobootzerstörer-Flottille blieb zur Teilnahme an der Hafenverteidigungsübung noch wenige Tage länger voll besetzt in Dienst. Die Besatzungen der demobilisierten Schiffe erhielten fünftägigen Urlaub.

Schlußwort.

Nochmals sei erwähnt, daß das vorstehend entworfene Bild wegen des geringen, lückenhaften Nachrichtenmaterials keinen Anspruch auf Genauigkeit und Vollständigkeit der einzelnen Angaben machen kann. Sie den Lesern der „Marine-Rundschau" vorzuenthalten schien trotzdem nicht angebracht, da die Manöver im Vergleich mit den früheren einen Schluß zulassen, in welcher Richtung die kriegerische Leistungsfähigkeit der mächtigsten Flotte der Welt gesteigert worden ist. Daß sie sehr gewachsen ist, dürfte das Manöver aufs neue beweisen.

v. U.

Tsuschima in französischer Beleuchtung.

I.

Der Ferne Osten als Kriegsschauplatz, japanische Verschwiegenheit und die Schwere der russischen Niederlage sind die drei Faktoren, die in ihrer Gesamtwirkung einen Schleier über die Ereignisse geworfen haben, denen die russische Seemacht zum Opfer fiel; einen Schleier, den die fachwissenschaftliche Forschung unserer Tage noch keineswegs an allen Stellen hat lüften können. Die Bedeutung der Schlacht in der Tsuschimastraße für die moderne Seekriegswissenschaft ist einzigartig, so daß jeder ernsthafte Beitrag, der den Kern der Sache ergründen will, hohes Interesse in Seeoffizierkreisen beanspruchen darf.

Vor uns liegt eine Schrift aus der Feder eines aktiven französischen Hauptmanns, capitaine breveté G. Laur, du 9e bataillon de chasseurs à pied. Die Schrift betitelt sich kurzweg „Tsoushima“ und ist im Verlage von Berger-Levrault & Cie. in Paris erschienen (3,50 Francs).

Das Werk ist in mehr als einer Hinsicht lesenswert. Der Verfasser besitzt als Armeeoffizier eine geradezu erstaunliche Sachkenntnis und Reife des Urteils. Die Darstellung ist plastisch und fesselnd und wird durch vorzügliche Kartenpläne unterstützt. Das Buch ist, wie der Verfasser einleitend sagt, geschrieben, um taktische Lehren (im weitesten Sinne des Wortes) für den Seekrieg abzuleiten, ein Unternehmen, das nach seiner Ansicht bisher hinter der Ausbeutung der Erfahrungen auf schiffbaulichem Gebiete zurückgestanden hat. Einen pikanten Reiz erhält die Schrift schließlich dadurch, daß Kapitaine Laur bei Entwicklung der Aufgabe, die er sich stellt, und auch später an anderen Stellen mit nicht mißzuverstehendem Fingerzeig auf uns und unser Flottengesetz hinweist, das in seinem organischen Flottenausbau deutlich die Spuren einer bestimmten taktischen Schule trüge.

Wir möchten nachstehend im Fluge die Abhandlung durcheilen, dabei aber auf inhaltlich bedeutende Stellen in durchaus freier Wiedergabe näher einzugehen, um auch für diejenigen, die das Buch nicht lesen, Kapital aus seinen Werten zu schlagen. Auch uns soll hierbei vornehmlich der Hauptzweck interessieren, zu dem das Werk geschrieben ist: Das Studium allgemein-taktischer Fragen im Spiegelbild französischer Betrachtungsweise.

Im ersten Teil werden die strategischen Ziele erörtert, die Rojestwenski und Togo bei Durchführung ihrer Aufgaben vor Augen stehen mußten. Des russischen Admirals Absicht, Wladiwostok als Ausrüstungshafen aufzusuchen, falls sich die Schlacht nicht als Hindernis in den Weg warf, wird aus den bekannten, anfechtbaren*) Gründen (Schulung und Einpassung der Division Nebogatow in den Verband, Schaffung einer Operationsbasis, Vereinigung mit der Division Jessen) für richtig gehalten; ebenso die Wahl des kürzesten Weges durch die Koreastraße, für die Mangel an Kohlen maßgebend war neben der nur geringen Aussicht, unentdeckt zu bleiben. Auch Togos

*) Siehe „Marine-Rundschau“ Heft 6, 1907: „Das strategische Ziel Rojestwenskis vor Tsuschima“.

abwartende, defensive Stellung in Nähe der Verbindungslinie der Armee mit der Heimat und in Nähe aller Hilfsmittel für die Flotte wird gebilligt. Hingegen setzt die Kritik richtigerweise an zwei Punkten des russischen Verhaltens ein, einmal an der sorglosen Art des Vormarsches in der Nähe des Feindes, zum anderen an dem starren Festhalten an dem Endziel Wladiwostok, das nach Beginn der Schlacht zunächst auszuschalten war.

Im zweiten Teil finden wir eine vergleichende Übersicht über die Gefechtswerte beider Flotten. Im unmittelbaren Anschluß folgt die Beschreibung der Schlacht, deren Verlauf in seinen Hauptzügen als bekannt vorausgesetzt werden darf. Auch Laur ist ja diese Schilderung, bei der er sich im wesentlichen auf den Bericht Togos und auf die Angaben der Offiziere vom „Isumrud" stützt, nur Mittel zum Zweck.

Mit Recht wird hervorgehoben, wie schwer es hält, den Verlauf einer Seeschlacht zu rekonstruieren, bei der der Wiederaufbau des Ganges der Ereignisse nicht durch die Erinnerung von Teilnehmern an markante, örtliche Verhältnisse wie bei der Landschlacht unterstützt wird. Trotzdem ist dem Verfasser die Lösung der Aufgabe, soweit sie möglich war, voll geglückt. In kurzen, meisterhaften Strichen zeichnet er uns ein Bild des gewaltigen, schweren Kampfes, wie es anschaulicher und klarer nicht geboten werden kann. Als Richtschnur läuft durch die ganze, packende Schilderung die Herausarbeitung des einen Gedankens, daß menschliche Tüchtigkeit und menschliche Schulung, nicht das tote Material, den Sieg errungen haben!

Mit dem dritten Teil beginnen dann die taktischen Studien. Zunächst über **Marsch und Marschsicherung.**

In zwei langen Kolonnen, die schnellsten Schiffe an der Queue, den Troß als Last in der Mitte, nur zwei Kreuzer, „Jemtschug" und „Isumrud", auf Signalweite vor der Front, so begann der russische Vormarsch am Tage der Schlacht. Forscht man nach einem Motiv, das dieser Gliederung zugrunde lag, so kann es nur das eine gewesen sein: Der russische Flottenführer hoffte unter Ausnutzung des Nebels ungesehen durch die Straße von Korea zu kommen; darum die bis aufs Äußerste beschränkte Breitenausdehnung in der Front. In der Morgenfrühe um 5 Uhr gewann der Feind aber bereits Fühlung, um 7 Uhr wurden die ersten Kreuzer der Japaner gesichtet. Damit wurde es klar, daß der Kampf unvermeidlich blieb. Von diesem Gesichtspunkte aus hätte der weitere Vormarsch geregelt werden müssen. Rein militärisches Handeln war am Platze. Nichts von dem! Rojestwenski überläßt weiterhin willenlos dem Feinde die freie Entschließung über Ort und Stunde des Kampfes. Eine Schar gegnerischer Kreuzer ist imstande, das ganze russische Gros in Atem zu halten und zu Gefechtsevolutionen zu zwingen. Damit haben die Russen von vornherein die Karten aus der Hand gegeben, sie gehen blind ihrem Schicksal entgegen.

Eine kräftig vorstoßende Aufklärung hätte nach Laurs Ansicht diese Situation vermieden und Rojestwenski die Freiheit des Entschlusses und des Handelns gewahrt Der Zone des vor der Flotte aufzuklärenden Gebietes wird unter Berechnung der Annäherung beider Flotten und der zur Meldung, Befehlserteilung und Formationsentwicklung notwendigen Zeiten ein Radius von 35 sm zugrunde gelegt. Die sieben vorhandenen, schnellen Kreuzer hätten daher zusammen mit einigen Zerstörern um

Stunden vorgeschickt werden sollen, die feindliche Aufklärung zurückzuwerfen und damit dem eigenen Gros Luft zu schaffen. Ohne eine weitausgreifende, straff organisierte und kampfkräftige Aufklärung, so folgert Laur, kommt der Flottenchef unserer Tage nicht aus, denn er braucht Zeit zur Entschließung und Zeit zum Handeln, um einen Kampfkörper von 60 großen Schiffen — es wird hierbei auf das französische und unser Bauprogramm hingewiesen — zu entwickeln und nach Maßgabe der gegnerischen Stärke und Stellung zur Schlacht anzusetzen. Die Aufklärung selber soll sehen und fechten. Auch für sie ist offensives Handeln im Sinne der gewaltsamen Rekognoszierung unter Umständen geboten. Die Aufklärung bedarf daher schneller, leichter Streitkräfte (croiseurs) und vor allem des Rückhalts der Panzerkreuzer (croiseurs cuirassés). Ist mit ernsthafteren Kreuzer-Kämpfen zu rechnen, so sind den Schiffen zweckmäßigerweise Zerstörer anzugliedern, ein Streitmittel, von dem Laur, wie wir weiter unten sehen werden, große Stücke hält.

Der nächste Abschnitt wertet Personal und Material beider Gegner gegeneinander ab und gipfelt in der Ausführung, daß das Funktionieren des komplizierten Apparates einer modernen Flotte von der Durchbildung aller Stellen bis ins kleinste abhängig ist, bei improvisierter Verwendung aber, wie das russische Beispiel lehrt, versagen muß.

In ausgiebigem Maße werden all die zahllosen Schwächen, Rückständigkeiten und Mängel erörtert, die dem russischen Menschen- und Schiffsmaterial anhafteten. Von besonderem Interesse sind hierbei die Ausführungen über das Fehlen jeglichen Zusammenhalts unter den Führern. Unwillkürlich taucht vor uns die Erinnerung an „Nelson's band of brothers“ auf, wenn wir lesen, wie Laur sich das Verhältnis zwischen dem Flottenchef und seinen Verbandsführern denkt. Höchstes Vertrauen in das gegenseitige Können und verständnisinniges Eingehen auf einander sollen ein Gefühl engster Zusammengehörigkeit erzeugen, das die Gewähr gibt, daß bei größtmöglicher Selbständigkeit der Unterführer die gesamte Schlachtenhandlung doch nach einem einzigen, gemeinsamen Gesichtspunkt erfolgt: Das konzentrische Anpacken des Gegners bis zur Vernichtung!

So hat Togo zu seinen Admiralen gestanden, unter diesem Zeichen hat die japanische Flagge gesiegt! Anders bei den Russen. Hier herrschte ein Schematismus, der nur zur Vornahme der ersten Schlachtentwicklung das Sichten des Gegners voraus oder im Rücken der eigenen Streitkräfte in Erwägung zog und damit sich erschöpfte. Über dieses schwächliche Schema hinaus gab es nichts, kein Endziel, keinen Plan für das Gefecht. Die Verständnislosigkeit der Unterführer zwang die Gesamtleitung dem Flottenchef in die Hand, der dazu aus Mangel an Übersicht nicht imstande war und in den Fehler verfiel, die Flotte anzusetzen, als ob es sich um eine Division oder ein Geschwader handelte. Rojestwenski hat die Schiffe seiner Flotte, Togo seine Divisionschefs geführt! Die Stärke und Zahl moderner Verbände predigt aus sich heraus die Selbständigkeit der Unterführer!

Im engen Zusammenhang hiermit steht das nächste Kapitel, das sich **mit der taktischen Lage** im besonderen befaßt und die **Notwendigkeit des Vorhandenseins eines bestimmten, anpassungsfähigen Schlachtenplans** noch einmal vor Augen führt.

Mit Recht wird hervorgehoben, welch unverständlicher Fehler es war, den gesamten Troß als Fessel am Bein bis auf den Kampfplatz mitzuschleppen, und wie schwerwiegend auf dem russischen Schuldkonto die Tatsache lastet, daß die taktischen Maßnahmen zum Teil von der Frage bestimmt wurden, wie eben dieser Troß im Gefecht zu decken sei. Ist doch diesem Umstand die gleich zu Beginn des Gefechts eintretende Unordnung im Rücken der russischen Formation zuzuschreiben!

Im Gegensatze zu der Kopf- und Planlosigkeit auf seiten der Russen steht die nüchterne, klare, durchdachte Handlungsweise ihrer Gegner. Räumlich getrennt stoßen die japanischen Gruppen vor; sie alle haben aber ein gemeinsames Ziel vor Augen, das ihnen von der Oberleitung gesetzt ist und dem sie unbeirrt durch die Zwischenfälle des Tages, jeder nach besten Kräften und seinem Vermögen nach selbständig zustreben: Den Gegner an der befohlenen Stelle anzugreifen, weil der Angriff die Seele des Erfolges ist. Nicht in der Festsetzung und Eindrillung gewisser Formationen als allein seligmachender Vorbereitung für das Gefecht, sondern in der Einweihung der Unterführer in den Schlachtenplan und in die Absicht der Oberleitung sowie in der Festlegung des Angriffsziels muß der Flottenchef seine vorbereitende Aufgabe erblicken. Er soll von vornherein keinen Rahmen um den Gang der Ereignisse spannen, den das Bild der Wirklichkeit bei der ersten Einpassung sprengt. Das ist der Kern der Laurschen Auffassung. Man merkt den Armeeoffizier heraus, dem die Landschlacht mit ihrer Gruppenauflösung vor Augen steht. Uns will scheinen, als ob die Übertragung auf Seeverhältnisse bei dem Anwachsen der Schiffszahl moderner Flotten nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen ist.

In einem ausgezeichnet geschriebenen Kapitel, das in seinen Einzelheiten eine Fülle des Interessanten bietet, werden hierauf die **moralischen Eigenschaften** der Russen und Japaner als ausschlaggebende Wertmesser für den Erfolg gegeneinander abgewogen. Das Land der aufgehenden Sonne führt seine Heerscharen zur Schlacht, mit dem unwiderstehlichen Drang, mit dem die ganze Nation voranstrebt: Der Drang zum Aufstieg auf die Höhen menschlicher Entwicklung im Morgenlichte der abendländischen Kultur. Hier die Söhne eines Volkes, das in urgesundem Wachstum seine Kräfte kaum zu bändigen vermag und das in jedem Einzelindividuum um seine Anerkennung im Kreise der Großen ringt, dort eine im Grunde genommene seelenlose Schar von Männern, die mit wenigen Ausnahmen kämpft, weil die Geißel der Disziplin und der Selbsterhaltungstrieb sie zwingen. Die Rollen waren von vornherein in die eines aktiven und eines passiven Mitspielers geteilt: Damit war die Seite, der der Erfolg sich zuneigen mußte, von Anbeginn bestimmt. Unter den materiellen Erschütterungen der ersten Kampfepoche brach die seelische Kraft der Russen zusammen. Als Togo um 2^{45} Uhr nachmittags nach kaum dreiviertelstündigem Feuergefecht die Schlacht für gewonnen ansah, da war es nicht zum mindesten ein Sieg der Nerven und des moralischen Zusammenhalts, den er erfochten hatte!

Das nächste Kapitel gibt der ganzen Abhandlung den Grundstock. Es will aus dem Vorgehen der Japaner **allgemein gültige Lehren für taktisch richtiges Handeln** ableiten. Zwei Momente sind es, die nach Laur die höchste Beachtung verdienen: Das Überraschende und die Heftigkeit des Angriffs. Beides sind Mittel,

deren Anwendung dem Gegner die Durchsetzung des eigenen Willens unmöglich macht. An der Hand der Ereignisse sucht Laur den Nachweis zu führen, wie gerade diese Momente es gewesen sind, die, von den Japanern methodisch richtig angewandt, den Erfolg verbürgten.

Die feindlichen Linienschiffsverbände sichteten sich auf annähernd entgegengesetztem Kurse. Der Japaner stand an Backbord der russischen Linie. Dem Anschein nach kam es zum Passiergefecht auf dieser Seite. Demgemäß sollte die russische Linie entwickelt werden. Da kommt das Überraschende: Togo schwenkt hart ab auf Ostkurs, zieht sich vor der russischen Linie vorbei und zwingt deren Spitze zum Abdrehen nach Steuerbord. Bevor ein Schuß gefallen war, herrschte der Wille des japanischen Führers auf dem Schlachtfelde: er hatte die Macht der Initiative an sich gerissen und damit den ersten Erfolg auch in moralischer Hinsicht erzielt. Schlag auf Schlag geht es auf diesem Wege weiter. Rojestwenski erhofft Vorteile für sich von seiner Überlegenheit an schwerer Artillerie. Er will das Gefecht auf große Entfernungen führen. Unbeirrt durch das feindliche Feuer rückt Togo aber näher und näher, um die Masse seiner Geschütze auf günstigen Schußentfernungen zum Tragen zu bringen. Wiederum dreht Rojestwenski ab und gibt ein zweites Mal seinen Willen preis, der in Kürze in volle Abhängigkeit von den Maßnahmen des Gegners gerät. Diese basieren auf Manövern, die die größtmögliche Heftigkeit des Angriffs, d. h. die denkbar stärkste Kraftkonzentration gestatten. Erreicht wird sie durch geschicktes Manövrieren und durch die Art der Zielbestimmung, die eine Feuervereinigung an den taktisch wichtigsten Stellen anstrebt.

Als die Japaner das Feuer eröffneten, standen sie derart, daß von den 86 Geschützen schweren und mittleren Kalibers, die überhaupt zur Stelle waren, 58 in das Gefecht eingriffen. Die Russen standen hingegen trotz ihrer numerischen Überlegenheit an Schiffen (12 zu 6) bei Beginn der Schlacht taktisch so ungünstig, daß sie von 156 Geschützen nur 55 zum Tragen bringen konnten. Das Problem der Heftigkeit des Angriffs ist also von den Japanern glänzend gelöst. Sie steigern es noch, indem sie das gesamte Feuer auf die russischen Flaggschiffe, „Ssuworow" und „Osljabja" (Admiral Foelkersams Tod war Togo unbekannt) vereinigen. Nach 20 Minuten brechen diese zusammen. Andere Ziele, andere Opfer! Stets dieselbe Methode in zäher, sachlicher Durchführung! Die uralte, unerschütterlich feststehende Lehre von der Sammlung der Kräfte bis zur Überlegenheit an einer Stelle! Des Führers beraubt, kämpft die russische Linie nicht mehr um den Sieg. Nur der eine Gedanke leitet sie: Heraus aus der eisernen Umklammerung des Gegners, heraus aus dem heißen Feuerregen in die schützenden Arme Wladiwostoks! Die Versuche scheitern jedoch. Immer wieder muß die russische Linie ihr Haupt und ihren Willen unter das Joch der japanischen Schlachtenführung beugen. Sie bricht schließlich in Trümmer auseinander, die auf eigene Kosten ohne gemeinsames Ziel, ohne jede Kräftesammlung fechten.

Als „Ssuworow" und „Osljabja" bereits außer Gefecht gesetzt waren, also nach 20 Minuten, hatte sich die russische Linie voll entwickelt, so daß erst zu diesem Zeitpunkte alle Geschütze, die innerhalb des Bestreichungswinkels lagen, in den Kampf eingreifen konnten. Hätten die Russen eine taktisch günstigere Anfangsstellung zu gewinnen

gewußt, so wären sie, als der erste, in der Seeschlacht so wichtige Schlag fiel, die Stärkeren gewesen. In umfassender Ausführung schiebt Laur die Schuld für die ungünstige Schlachtentwicklung der Längenausdehnung der russischen Linie (6000 m) in die Schuhe. Über diesen Punkt, der im Lichte fachmännischen Urteils als ein Kardinalpunkt erster Ordnung angesprochen werden muß, ließe sich Vieles sagen, wozu es hier an Platz mangelt. Immerhin dürfte die gesamte Schilderung Laurs dazu beitragen, das Studium dieser einen Sonderfrage in erhöhtem Maße anzuregen. Es erscheint in jedem Falle erwägenswert, ob nicht die moderne Seeschlacht mit ihrer Masse an Schiffen und ihrer Vielzahl an Verbänden im Verein mit der Möglichkeit schnellen Stellungswechsels der Taktik der klassischen, langen Linienführung bis zu gewissem Grade widerspricht und an ihrer Stelle ein Vorgehen anstrebt, das unter Preisgabe der langen, geschlossenen Front eine Auflösung in Unterverbände mit der Maßgabe einheitlichen Handelns für richtig hält. Wir kämen damit an einen Wendepunkt in der Auffassung, den die Armee längst überschritten hat, indem sie von der massierten Front zur lockeren Schützenlinie überging. Die grundverschiedenen Verhältnisse des Land- und Seekrieges sollen dabei nicht übersehen werden. Die Frage bleibt trotz allem, wie gesagt, strittig, wenngleich ihre Beantwortung in der extremen Form, wie Laur sie gibt, wohl kaum anerkannt werden kann.

Laur bekennt sich rückhaltlos zur Lehre der Auflösung in die taktische Einheit der Division, die er nach Fournierschem Muster aus drei Schiffen zusammengesetzt wissen will. Nicht der Befehl, sondern die Aufgabe soll den Divisionschef bei seinem Vorgehen leiten. Das gesamte taktische Handeln soll unter dem Wahrzeichen stehen so zu manövrieren, daß stets eine Mehrheit an Geschützen im Feuer ist. Diese Forderung kann Laurs Ansicht nach nur von einer taktischen Gliederung erfüllt werden, die die Eigenschaft höchster Beweglichkeit in sich trägt und die Starrheit einer Formation, die den Platz in der Linie auf Meter genau innegehalten wissen will, ängstlich vermeidet. Jedwede Passivität wird von solcher Gruppenteilung vermieden. Sie ist allen Gefechtslagen angepaßt und stellt insofern ein vorgeschritteneres Schlachtenbild dar, als jeder Führer Stimme hat und dauernd nach einheitlichen Gesichtspunkten handeln muß, anstatt sich tatenlos mitschleppen zu lassen.

Was die Oberleitung in der Person des Flottenchefs anbetrifft, so folgt Laur amerikanischen Anregungen, wenn er sie auf ein Spezialschiff außerhalb der Linie und des Kampfes verlegt und die jeweilige Stellung von dem Gang der Ereignisse abhängig macht. Wir haben bereits früher Gelegenheit gehabt, in dieser Zeitschrift (Novemberheft 1905) näher auf die Frage einzugehen und ihre offenkundige Schwäche zu erörtern. Unsere Auffassung hat sich seitdem nicht geändert. Die Eigenart der Seeschlacht bringt es mit sich, daß der Führer am Entscheidungspunkte zu weilen hat, wenn anders sein Einfluß nicht ausgeschaltet sein soll. Der Hinweis auf die Kürze der Zeit, in der die Entscheidung bei der Art der Kampfmittel und ihrer Verwendung fallen muß, dürfte genügen, die vertretene Ansicht zu stützen.

Wenn wir somit den Ausführungen Laurs über die zukünftige Flottenführung nur bedingt folgen können, so stimmen wir in einer anderen Frage rückhaltlos mit ihm überein: Das ist die scharfe Hervorkehrung der Grundlehre, daß die Seeschlacht einen bedingungslos aggressiven Charakter hat. „Kriegführen heißt angreifen“

so zitiert der Franzose uns. Auf See gibt es nur die eine Möglichkeit zu siegen, das ist der Angriff, es gibt nur eine Flotte, das ist die draufgängerische, es gibt nur eine Taktik, das ist die der Offensive! Darum wird eines der ausschlaggebendsten Momente für den Erfolg sein, daß die moralische Haltung der Mannschaften auf der Höhe, ihr Selbstvertrauen aufs äußerste gesteigert ist, denn an diesem Geist allein findet die Offensive ihr Rückgrat.

Umgekehrt ist es das erste Ziel des Kampfes, die gegnerische Mannschaft zu demoralisieren. Die Vernichtung des Materials steht an zweiter Stelle. Ist der eine Erfolg erreicht, dann kann der andere nicht ausbleiben. Der erste Erfolg muß und wird aber das Werk von Minuten sein. Darum ist es falsch, die Entwicklung des Gegners zur Schlacht abzuwarten. Ihm zuvorkommen, seine Pläne vereiteln, ihm von vornherein den eigenen, stärkeren Willen aufzwingen, mit einem Worte: ihn überraschen, das ist das Ziel, das selbst dem zahlenmäßig Unterlegenen (siehe Togo) zur Überlegenheit verhilft, weil es die gegnerische Initiative lähmt und damit den ersten Schritt zur Demoralisierung seiner Besatzungen tut. Zu diesem ersten Schritt kann nicht früh genug der Fuß gehoben werden. Wird der Schritt verpaßt, so mag es schwer halten, einen zweiten zu versuchen, denn der Gang der Ereignisse wird einen eruptiven Charakter tragen, und wo das Verhängnis einreißt, gibt es kein Aufhalten mehr.

Darum, so folgert Laur, soll ein Flottenchef gleich zu Beginn der Schlacht seine sämtlichen Kampfmittel rücksichtslos einsetzen. In diesem Zusammenhang wird zum zweiten Male auf die Verwendung der Torpedobootstreitkräfte hingewiesen.

Das nächste Kapitel beschäftigt sich mit der **Verwendung der Artillerie.** Als notwendige Folgerung aus den oben entwickelten Grundsätzen, daß die Menschen und nicht das Material zu bekämpfen sind — die Grundsätze werden nebenbei als typisch französisch bezeichnet —, erklärt Laur eine Armierung mit nur schweren Geschützen ein und desselben Kalibers („Dreadnought"-Klasse) für verfehlt, weil eine solche Anlage vorwiegend die Materialvernichtung anstrebt. Der Erfolg im Kriege sei aber noch zu keiner Zeit eine Sache des materiellen Übergewichtes gewesen. Die Dreiteilung der Kaliber, wie sie seit langem besteht, wird den Kriegszwecken am besten gerecht und ist daher in einer den modernen Verhältnissen Rechnung tragenden Form beizubehalten. Man kann dem französischen Verfasser hierin wohl unbedenklich zustimmen. Anders verhält es sich vielleicht bei der Frage der Feuerleitung. Wir möchten auch hier unseren eigenen Standpunkt nicht präzisieren. Der Artillerieoffizier steht nach Laur im Gefecht neben dem Kommandanten im Kommandostand. In seiner Hand liegt die Leitung der gesamten Batterie, ein Verlangen, das menschliche Kräfte und Fähigkeiten übersteigt. Es sei demnach hier, um ein lebhaftes und wirksames Feuer unterhalten zu können, eine entsprechende Dezentralisation am Platze.

Die Ausnutzung des Sieges folgt als nächster Abschnitt. Wir müssen gestehen, er schmeckt zum Teil ein wenig nach von Landverhältnissen entlehnter Theorie. Interessant und beachtenswert ist aber ohne Frage die Auslassung, es sei japanischerseits richtiger gewesen, die Torpedobootangriffe nicht bis in die Nacht hinauszuschieben, sondern sie vielmehr als Akt unmittelbarster Verfolgung des fliehenden Gegners noch

unter dem Schutze des Geschützfeuers der nachdrängenden Schiffe, etwa gegen 6 Uhr abends, anzusetzen. Eine solche Verwendung hätte dem Grundsatze der Kräftesammlung am besten entsprochen.

Den Wert der Torpedobootstreitkräfte schlägt Laur überhaupt hoch an. (Wir nahmen schon zweimal Gelegenheit, darauf hinzuweisen.) Allerdings bewegt sich sein Gutachten auf einer Bahn, die vom Herkömmlichen abweicht, aber höchst beachtenswert und interessant erscheint. Ziffernmäßig weist er zunächst nach, daß der materielle Erfolg der Waffe bei Tsuschima gering gewesen ist und daß ein Linienschiff selbst von 13 000 Tonnen dem Torpedotreffer gegenüber eine beträchtliche Widerstandskraft aufweist. Hieran wird auch die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Torpedos durch Vergrößerung des Kalibers und der Sprengladung wenig ändern, da die Schiffe diesem Fortschritt ausgedehnteren Unterwasserschutz und erhöhtes Deplacement als ausgleichendes Moment entgegenstellen. Schiffe mit Torpedotreffern zum Sinken bringen wollen bedeutet einem ähnlichen Phantom nachjagen, wie jenem, das die Materialvernichtung mit einem schweren Einheitskaliber erreichbar erscheinen läßt. Auch die Torpedowaffe hat das Ziel, im nervenerschöpfenden Sinne zu wirken, bei Tage und bei Nacht. Die Wirkung des Torpedoschusses liegt vorwiegend auf moralischem Gebiete. Sie stellt eines der kräftigsten Mittel dar, die dem Gegner das Kartenhaus seiner Pläne umzuwerfen imstande sind.

Der Ernstfall muß aber mit einer ganz anderen Verwendung der Torpedobootstreitkräfte rechnen, als sie bei Friedensmanövern gang und gäbe ist. Torpedoboote sind nicht nur ein Werkzeug nach der Schlacht, wenn die Dunkelheit hereingebrochen ist, sondern direkt ein Element der Schlacht.

Wir wollen hierzu Laur selbst hören, um die Wirkung seiner Ausführungen nicht abzuschwächen: „Sur terre, l'infanterie se portera dorénavant à l'attaque sous la protection du tir de neutralisation de l'artillerie. Elle y laissera quand même du monde. Les flottilles perdront ainsi quelques unités, mais qu'importe si le résultat est atteint, si même à défaut de quelques torpilles au but elles arrivent seulement à troubler l'ennemi, à diminuer son moral et à ébaucher ainsi la victoire?

Il y aura encore, même en plein midi, des lauriers nombreux à glaner pour les équipages des torpilleurs si on ne veut pas seulement considérer leur action matérielle qui risque d'être médiocre, mais si tout le monde est convaincu que la torpille a surtout une action morale."

In der Schnelligkeit, oder sagen wir wiederum Heftigkeit des Torpedobootangriffes liegt die Vorbedingung für den Erfolg. Höchste Geschwindigkeit des einzelnen Bootes ist daher Erfordernis. Das Kaliber der Waffe tritt zurück, hohe Schußzahl ist wünschenswerter.

Soweit Laur. Wir sehen, sein Geist sprüht von offensiven Gedanken, seine Ideen haben auf den ersten Blick mancherlei Bestechendes an sich. Inwieweit sie sich aber vor der Wirklichkeit rechtfertigen, kann nur der Ernstfall lehren.

Das letzte Kapitel der Schrift stellt Erhebungen an über den geeignetsten **Schlachtschifftyp.** Daß das Linienschiff mit seiner ausgeprägten Stärke und seinen

umfassenden Machtmitteln der Träger der Schlachtenentscheidung ist, wird scharf hervorgehoben. Zwei Typen stehen sich zur Zeit gegenüber, der „Dreadnought"-Typ mit seiner einheitlich schweren Armierung und der „Danton"-Typ mit gemischter, d. h. schwerer und mittlerer Artillerie. Es liegt im Charakter der Armierung (bestrichener Raum und Wirkung am Ziel), daß ein „Dreadnought" das Gefecht auf größten Entfernungen (90 bis 70 hm) zu führen wünscht, während für einen „Danton" die günstigsten Schußentfernungen zwischen 70 und 50 hm liegen. Da nun aber Tsuschima gezeigt hat, daß es unmöglich sein wird, einen entschlossen vorrückenden Gegner durch Geschützfeuer aufzuhalten, so wird die Wahl der Gefechtsentfernung der „Danton"-Klasse nicht vorenthalten werden können, es sei denn, daß eine Linie von „Dreadnoughts" dem Vorstoß des Feindes durch Abdrehen ausweicht. Dieses Manöver ist aber gefährlich, denn es hat ein fluchtähnliches Aussehen. Es birgt den Kern der Schwäche in sich, da es ein Eingehen auf den Willen des Gegners bedeutet, und nimmt somit das Risiko des moralischen Zusammenbruchs freiwillig auf sich.

Über das mit der „Dreadnought"-Epoche erreichte Tonnenmaß im Deplacement hinauszugehen hält Laur für einen Fehler. Einsatz und Kosten stehen bei einem Schiff von 30 000 Tonnen Wasserverdrängung in keinem Verhältnis mehr zum Nutzeffekt, zumal deshalb nicht, weil der so über alles wichtige Zweig der Mannschaftsausbildung auf diesen „Superdreadnoughts" wegen des Anwachsens der Besatzung auf 1000 Mann und darüber hinaus Gefahr läuft, in seiner Pflege zu leiden.

Man wird zugeben müssen, daß auch dieser Gedankengang seine Berechtigung hat und Beachtung verdient. Je höher die Menschenmasse an Bord anschwillt, desto schwerer wird es der einen Hand fallen, die das Heft hält, die Gesamtheit zu einem einheitlichen Ganzen zusammenzuschweißen und im Gefecht zusammenzuhalten. Und das muß verlangt werden. Das Schiff steht im Gefecht da als Kampfkörper aus einem Guß, geführt von einem Willen, der weder eine Trennung in der Leitung noch eine Spaltung im Befehl zuläßt. Hört der eine Wille auf zu herrschen, dann ist der Zusammenbruch nicht mehr fern. Es liegt auf der Hand, daß diese unbedingte Willensherrschaft sich in kleineren Verhältnissen leichter und gründlicher als in größeren durchsetzen kann.

Zum Schlusse des Kapitels über die Schiffstypenfrage weist Laur nochmals auf unser Flottengesetz mit all seinen Vorzügen hin und bedauert es, daß für sein Vaterland nicht etwas Ähnliches besteht.

Den Abschluß der Laurschen Betrachtungen, zu dem wir nunmehr gelangt sind, bildet eine Zusammenfassung aller Lehren, um deren Herausschälung aus dem Ganzen es dem Verfasser zu tun war. Wir können diesen Passus füglich übergehen, um uns nicht zu wiederholen, und wenden uns den Betrachtungen einer Nachschrift zu, die dem Werke Laurs gewidmet ist und ihm in unmittelbarem Zusammenhange folgt.

II.

Als Verfasser der „Remarques" zeichnet Lieutenant de vaisseau Baudry. In den einleitenden Worten spendet er seinem Kameraden von der Armee zunächst ein hohes Lob für die sachliche Art der Durchführung seines Werkes. Daß allerdings an einzelnen Stellen der Landoffizier und nicht der Fachmann spricht, wird auch von

Baudry hervorgehoben. Immerhin hält er — und das ist wichtig für uns — das Studium der Schrift seitens seiner engeren Kameraden für wünschenswert. Uns sollen von seinen Ausführungen nur die wichtigsten interessieren, wenngleich auch hier das Ganze als sehr lesenswert bezeichnet werden darf.

Zunächst bekennt auch Baudry sich als Anhänger des Grundsatzes, daß bei dem großen Schiff, dem Linienschiff insonderheit, die Entscheidung im Seekriege liegt. Darum war es von Togo ein taktisch richtiges Prinzip, mit seinen schweren Schiffen zunächst die russischen Panzer anzugreifen und zu vernichten. Denn hier lag der Schlüssel zum Erfolg. Wenn Laur an einer Stelle lehrt, die Taktik müsse sich schwache Stellen des Feindes als Angriffsziele setzen, so hat er Unrecht. In der Seeschlacht gilt es von vornherein, den Gegner an seiner stärksten Stelle zu treffen. „Frappez fort, frappez tous ensemble, et frappez à la tête! Surtout: Frappez trois contre un!“

Bei Untersuchung der Fragen auf strategischem Gebiet kommt unseres Erachtens Baudry für den Sonderfall der russischen Kriegslage zu einem anfechtbaren Schluß. Er stellt den Zweck der Entscheidungsschlacht auf See, zu der die russische Armada ausgeschickt wurde, so hin, als sei es der Admiralität in Petersburg vornehmlich darauf angekommen, einen Sieg über die feindliche Flotte als einen machtvollen Teil der gegnerischen Streitkräfte zu erringen, um dadurch an Prestige zu gewinnen. Daß ein solcher Sieg hinter den japanischen Armeen in der Mandschurei aber alle Brücken, die nach der Heimat führten, abgebrochen hätte, stünde in Bedeutung erst an zweiter Stelle.

Wenn Baudry zur Erläuterung seiner Auffassung auf die eigene, die österreichische und italienische Marine in dem Sinne hinweist, daß auch bei diesen Nationen im Kriegsfalle die endgültige Entscheidung auf dem Lande fallen würde, so darf man darüber verschiedener Meinung sein, ob er im Recht ist und ob diese Marinen tatsächlich nur berufen sind, Erfolge auf Nebenkriegsschauplätzen zu erringen. Für den Fernen Osten, für Japan und Rußland, stand es damals aber wohl unverrückbar fest, daß ein durchschlagender russischer Seesieg Japans Kriegführung am Land in einer Weise geknebelt hätte, die die Fortsetzung des Kampfes über kurz oder lang zur Unmöglichkeit machte.

Auch in einem zweiten Punkte der strategischen Erörterungen stimmen wir mit Baudry nicht überein. Er erklärt das Vorgehen Rojestwenskis vor der Schlacht bis auf die Mitnahme des Trosses für korrekt und schlägt die Bedeutung einer etwa vorangegangenen Aufklärung unter den obwaltenden Verhältnissen gering an. Seine Beweisführung bewegt sich dabei auf folgenden Bahnen: Rojestwenski hatte den Befehl nach Wladiwostok zu gehen; er nimmt den entsprechenden Weg.

Er hatte Befehl, den Troß mit sich zu führen; er tut es. Er hatte Anweisung, die Schlacht nach Möglichkeit zu vermeiden; er sucht den Feind nicht auf.

Daß aber ein Zusammenstoß erfolgen mußte, darüber herrschte sicherlich bei der russischen Führung nach Baudrys Ansicht kein Zweifel, da der Gegner stets die innere Linie der Anmarschrichtung hielt und somit ein unbemerktes Durchkommen für so gut wie ausgeschlossen gelten konnte. Aus diesem Grunde geht Rojestwenski geradeaus dem Feinde entgegen, wie zu einem Rendezvous. Von den beiden Passagen der Korea-

straße wählt er die breitere. Dort kann er sich mit seinen Streitkräften vorkommendenfalls besser entwickeln, Minen- und Torpedobootgefahren sind beschränkter. Der Vormarsch wird so geregelt, daß die russische Flotte zur Mittagszeit die Enge von Tsuschima passiert. Nachts wäre die Passage gefährdeter. Keine List wird angewandt, keine Diversion vorgenommen. Alle Streitkräfte sind unmittelbar in Händen des Flottenchefs, um zu kämpfen. Das Vorschieben einer an sich wenig leistungsfähigen Aufklärung hätte die Übernahme des Risikos bedeutet, in der Stunde der Entscheidung an Kampfmitteln und Geschützen geschwächt dem Gegner gegenübertreten zu müssen.

Wir können, wie gesagt, dieser Auffassung nicht folgen, bewegen uns vielmehr durchaus im Laurschen Fahrwasser. Mit dem Begriff des Fatalismus kommt man im Kriege nicht weit. Der Krieg ist ein Handwerk, das die Anwendung aller seiner Werkzeuge verstanden und ihren Gebrauch ausgenutzt wissen will. Und es war streng genommen nichts anderes als Fatalismus, wenn Rojestwenski so gut wie keinerlei Dispositionen für den Zusammenstoß mit dem Gegner traf. Selbst eine kleinzügige Aufklärung hätte sich unseres Erachtens als wertvoll erweisen können.

Bei Besprechung der ausschlaggebenden Momente für den Verlauf der Schlacht wird in anschaulicher Weise geschildert, auf welchem Tiefstande der Gesamtausbildung die russische Flotte geblieben war. Dabei fällt manches Wort des Mitleids und der Anerkennung von einem Manne, der all die Winkel kennt, in denen ein Heer von Schwierigkeiten jeder Flottenführung auflauert. Nur die allerstrengste Friedensschule vermag hier Erfolge zu zeitigen und einen homogenen Kampfkörper zu schaffen, dessen größere und kleinere Teile sich in jeder Lage aufeinander verlassen können.

Zum Schluß seien verschiedene Einzelheiten aus den „Remarques“ hervorgehoben:

Baudry stellt die Schlachtenführung zur See und zu Lande einander gegenüber und hebt richtigerweise hervor, daß an den Führer in der Seeschlacht insofern höhere Anforderungen gestellt werden, als von ihm eine momentan wirkende Entschlußfähigkeit verlangt wird. Die Ereignisse folgen sich Schlag auf Schlag und streben in einem Mindestmaß an Zeit der Entscheidung zu. Wir möchten diese Auslassung für unsere Ansicht verwerten, daß der Flottenchef an die Spitze seiner Schiffe (im übertragenen Sinne) gehört.

Baudry ist nicht der Ansicht, daß die Japaner ihr gesamtes Feuer auf „Ssuworow“ und „Osljabja“ konzentriert haben. Er hält vielmehr dafür, daß das Feuer auf die genannten Schiffe wohl massiert war, daß aber keines der anderen russischen Schiffe zur gleichen Zeit unbeschossen blieb, „pour n'en pas laisser un seul faire sur eux (auf die Japaner) école à feu . . .“. „Il nous semble probable que chaque bâtiment japonais tirait sur deux buts du même bord, son but naturel (le plus près, ou celui occupant le même numéro d'ordre, ou tout autre) et le but de concentration d'escadre.“ Es hätte demnach im doppelten Sinne, einmal in taktischer, dann in artilleristischer Hinsicht, eine Konzentration der Kraft bei den Japanern stattgefunden.

Für die Feuerwirkung wird größte Ruhe innerhalb der Gefechtsformation für ein dringendes Erfordernis gehalten, damit kein „trou dans le feu“ entsteht und ein erneutes Einschießen vermieden wird. Jedes Ablassen vom Ziel und jeder Zielwechsel sind, wenn ein Schiff sich erst einmal am Feinde festgebissen hat, von erheblichem

Nachteil. Der Kampfentfernung soll, insbesondere zu Beginn, mit bezug auf die Kaliber- und Geschütztypenfrage keine übertriebene Bedeutung beigemessen werden, da sie schwerlich in der Hand des einzelnen Führers liegen wird. Die Feuereröffnung soll auf der weitesten wirksamen Schußentfernung erfolgen. „Tirer le premier, et toucher, c'est déjà prendre un ascendant considérable."

Als Letztes sei angeführt, daß die Auflösung der Linientaktik in Laurschem Sinne als ein richtiger Grundsatz insofern anerkannt wird, als es sich um die Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit der gesamten Kampfmasse handelt, daß aber doch der Selbständigkeit der Unterführer gewisse Grenzen gezogen werden, um die Ordnung innerhalb der gesamten Angriffsbewegung aufrecht zu erhalten. „Le but collectif demande avant tout une action solidaire."

Mit Baudry zusammen möchten wir es nicht unterlassen, den zahlreichen Beispielen echten Heldenmutes und soldatisch treuer Pflichterfüllung, die Rußlands Söhne in jenem blutigen Ringen in der Tsuschimastraße gegeben haben, unsere Anerkennung zu zollen.

Nicht um zu tadeln und zu kritisieren, sondern um an den Fehlern anderer zu lernen, sind diese Zeilen geschrieben.

Wdr.



Die Bedeutung der Schlafkrankheit für unsere Kolonien.

Von Marinestabsarzt Prof. Dr. P. Mühlens, Wilhelmshaven.

(Mit 3 Abbildungen auf einer Tafel und 2 Kartenskizzen im Text.)

Zielbewußte, konsequente Malariabekämpfung ist das sicherste Mittel zur Assanierung unserer Kolonien. Sind doch in unseren außereuropäischen Besitzungen die meisten Erkrankungen auf Malariainfektion und deren Folgen zurückzuführen. Vergleichen wir aber die jetzigen Erkrankungszahlen und Todesfälle an Malaria mit denen vor 10 Jahren und früher, dann fällt ein wesentlicher Rückgang auf, den wir der energischen Durchführung wirksamer Bekämpfungsmaßregeln verdanken. Ein Blick in die letzten Sanitätsberichte der Kaiserlichen Marine und unserer Schutzgebiete gibt hierfür deutliche Beweise. Gerade an dem Beispiel der Malaria erkennt man so recht, welche Bedeutung die Tropenhygiene für unsere Kolonien hat. So könnte man denn auf eine Zeit hoffen, in der nach wesentlichem Rückgang der Malaria unsere Kolonien weniger von Infektionskrankheiten heimgesucht würden als die Heimat. Bekanntlich spielen ja die meisten unserer einheimischen Infektionskrankheiten in den Kolonien keine wesentliche Rolle. Leider aber kommt jetzt wieder eine neue, schwerere Aufgabe für die Tropenärzte.

In dem letzten Medizinalberichte über die deutschen Schutzgebiete (1907/08) wird die Aufmerksamkeit auf eine andere Tropengeißel in unseren afrikanischen Kolonien gelenkt, von der man bis vor einigen Jahren noch wenig wußte, die aber nunmehr eingehendste Beachtung verlangt: die menschliche Trypanosomenkrankheit mit ihrem entsetzlichen Endstadium, der Schlafkrankheit.

Über das Wesen dieser Erkrankung sei kurz Folgendes mitgeteilt: Sie kommt zustande durch eine Infektion des menschlichen Körpers, zunächst des Blutes, mit einem Protozoon, also einem einzelligen Lebewesen, dem Trypanosoma gambiense. (Trypanon [griech.] heißt: Stangenbohrer und soma: Körper.) Der Name Trypanosoma deutet die eigenartige Bewegung der Parasiten an, die, mikroskopisch klein, von fischähnlicher Gestalt, sich mit einem Geißelfortsatz (siehe Abbild. 1) in aalartig schlängelnden und bohrenden Bewegungen in dem Blute und sonstigen Körperflüssigkeiten fortbewegen und z. B. mit ihren Geißeln die roten Blutkörperchen lebhaft zur Seite peitschen. Trypanosomen sind bei Menschen zuerst in Gambien gefunden worden.

Nebenbei sei noch bemerkt, daß ähnliche Parasiten in manchen tropischen Ländern die Erreger von verschiedenartigen schweren Rinder- und Pferdeseuchen sind, an denen viele Tausende von Tieren zugrunde gehen. So z. B. wird in Westafrika durch die Nagana oder Tsetsefliegenkrankheit der Rinder ein ungeheurer ökonomischer Schaden verursacht. Der Name Tsetsefliegenkrankheit deutet schon an, daß diese Krankheit durch eine Stechfliege, die sogenannte Tsetsefliege (Glossina morsitans) übertragen wird. Die Fliege übermittelt die Krankheitserreger, die Trypanosomen, von den kranken auf gesunde Tiere.

In entsprechender Weise erfolgt auch die Übertragung der menschlichen Trypanosomenkrankheit durch eine verwandte Stechfliege, die Glossina palpalis (Abbild. 2),

und vielleicht auch noch durch andere Arten. Die Glossina ist nach den neueren Untersuchungen von Stabsarzt Prof. Kleine als der sog. Zwischenwirt der Trypanosomen anzusehen, d. h. die Trypanosomen machen in der Fliege, ehe sie weiter übertragen werden, erst noch eine besondere Entwicklung (geschlechtlicher Art) durch. Ähnlich wie die Malariamücke die Malariaparasiten nicht gleich unmittelbar, sondern erst nach einem komplizierten Entwicklungsgang von Mensch zu Mensch überimpft, so sind auch die Glossinen erst einige Zeit nach Aufnahme der Trypanosomen, etwa nach 18 bis 20 Tagen, infektionstüchtig. Alsdann können sie durch ihren Stich die Trypanosomen übertragen. — Die Parasiten bleiben nun im menschlichen Körper zunächst anscheinend im Blut- und Lymphgefäßsystem und sind durch Blutuntersuchung und Untersuchung von Saft der stets anschwellenden Nackendrüsen nachzuweisen, selbst in Stadien, in denen noch keine schweren Krankheitserscheinungen bestehen, so namentlich in den Anfangsstadien.

Die Infektion äußert sich klinisch zunächst durch zeitweilig auftretende unregelmäßige Fieber, Pulsbeschleunigung, flüchtige Hautrötungen, Schwellungen an den Knöcheln und im Gesicht, namentlich an den Augenlidern. Später fällt auch zunehmende Blutarmut und Kräfteverfall auf, und nach zeitweiligen scheinbaren Besserungen kommt es meist in 1 bis 2 Jahren zu den Symptomen der eigentlichen Schlafkrankheit, die auf ein Ergriffensein des Gehirns und Rückenmarks hinweisen, wohin die Trypanosomen inzwischen übergewandert sind; sie lassen sich alsdann in der Flüssigkeit des Rückenmarkkanals nachweisen.

Nach zeitweiligen anfänglichen Erregungszuständen werden die Kranken allmählich teilnahmlos gegen ihre Umgebung; sie schlafen z. B. während des Essens ein. Im weiteren Verlauf kommt es zu Lähmungen sowie bedeutender Abmagerung, und die Kranken gehen im Verlaufe von ½ bis 1 Jahr langsam, häufig im Anschluß an Nebenkrankheiten, zugrunde.

Abbild. 3 zeigt eine Anzahl Trypanosomiasis-Kranker im letzten, dem Schlafstadium — im Kochschen Expeditionslager. In dem eben erschienenen Kochschen ausführlichen Reiseberichte („Arbeiten aus dem Kaiserlichen Gesundheitsamt“, 1909, Band 31, Heft 1) sind die Erfahrungen und Erlebnisse R. Kochs auf seiner Schlafkrankheits-Expedition (vgl. S. 1106) in packender Weise, mit sehr zahlreichen vorzüglichen Abbildungen illustriert, geschildert.

Die Schlafkrankheit galt bis vor kurzem als unbedingt tödlich. Nach den neueren Berichten scheinen jedoch durch Behandlung mit einem Arsenpräparat, dem Atoxyl, in Verbindung mit anderen Mitteln (z. B. Quecksilber und Antimon) nicht nur erhebliche Besserungen, sondern auch Heilungen möglich zu sein, allerdings nur wenn die Behandlung in frühen Stadien eingeleitet und nach der Methode von Robert Koch und anderen konsequent lange Zeit fortgesetzt wird. Jedoch besteht leider die Gefahr, daß nach längerem Atoxylgebrauch Erblindung eintritt; zahlreiche derartige Fälle sind in der Literatur berichtet.

Während die seit Anfang des vorigen Jahrhunderts bekannte Krankheit bisher als eine Krankheit der Neger galt und deshalb auch Schlafkrankheit der Neger hieß, wissen wir jetzt aus einer Anzahl von traurigen Beispielen, daß auch Europäer ein Opfer der Trypanosomiasis werden können; allerdings sind die Erkrankungen von

Weißen in unseren Kolonien vorläufig noch zu zählen. Nach einer kürzlich erschienenen Zeitungsnotiz sind z. B. in Deutsch-Ostafrika bisher 7 Weiße erkrankt. Wesentlich zahlreicher sind aber die Erkrankungen unter den Weißen am französischen und namentlich am belgischen Kongo. Unter den afrikanischen Negervölkern sterben jährlich viele Tausende an Schlafkrankheit; anfangs dieses Jahrhunderts sollen jährlich nach einer englischen Mitteilung etwa 100 000 Neger der Krankheit erlegen sein.

Die Hauptherde finden sich an den Fluß- und Seeufern des zentralen Afrika, besonders im Senegalgebiet und im Kongobecken, von wo die Plage sich namentlich nach Osten, nach Uganda sowie dem Viktoria- und Tanganjika-See hin ausgebreitet hat. Vom Kongo her ist ferner insbesondere auch Südkamerun bedroht. In anderen Erdteilen scheint die Schlafkrankheit — abgesehen von Verschleppungen, z. B. durch Sklaventransporte nach Amerika — nicht vorzukommen.

Lange Zeit schenkte man der Krankheit wenig Beachtung. Seitdem aber mit der fortschreitenden Erschließung des innersten Afrika die Berührung mit seinen Völkerstämmen eine nähere wurde, erforderte die eigenartige Krankheit mehr Aufmerksamkeit, besonders seit ihrem bedeutenden Fortschreiten in den letzten Jahren. Mit dem Auftreten in unseren afrikanischen Kolonien wurde sie auch für uns bedeutsam.

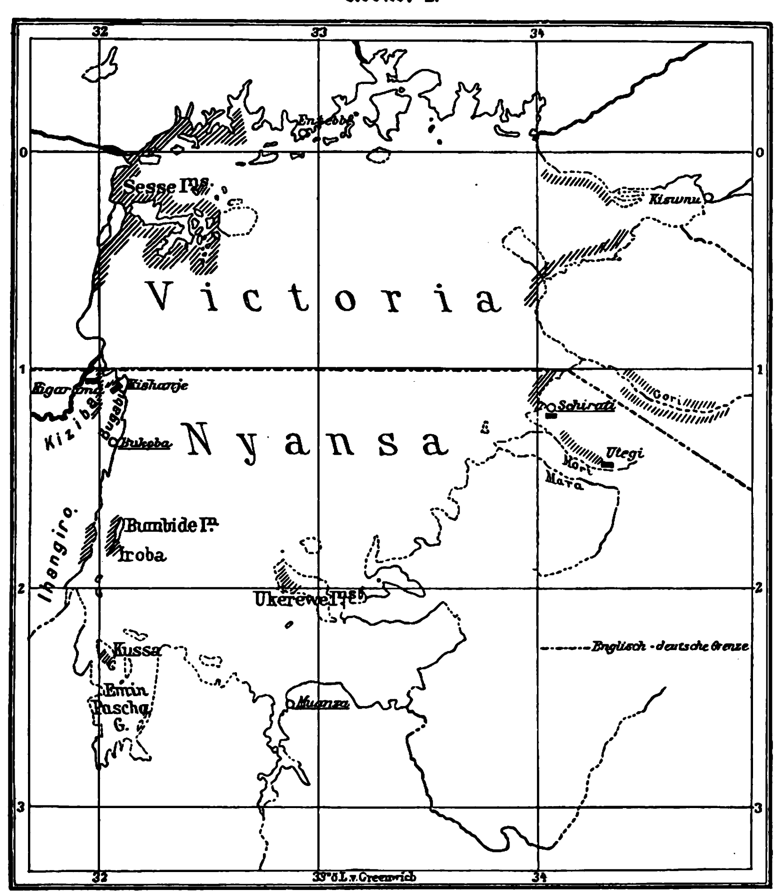
Während Deutsch-Südwestafrika noch verschont, aber von Norden her auch bedroht ist — falls die übertragenden Fliegen dort vorhanden sind —, kommen in unseren westafrikanischen Besitzungen außer eingeschleppten auch schon einheimische Fälle von Schlafkrankheit vor. So berichtete Generaloberarzt Steudel auf dem II. Tropenmedizinischen Kongreß in Berlin (April 1909), daß im Gouvernement Togo bereits 160 Trypanosomiasis-Fälle bekannt seien. Daselbst ist auf dem fliegenfreien Hausberg (bei Palime) eine Isolierungsstation eingerichtet. Nach anderen Berichten soll die Krankheit im Togolande schon vor 40 bis 50 Jahren vorgekommen und später erst wieder beachtet worden sein, nachdem in den Jahren 1896 bis 1902 in der Gegend des Voltaflusses über 100 Kranke gestorben waren; seit 1907 nimmt die Zahl der Erkrankungen jedenfalls wieder zu.

In Kamerun soll die Krankheit nach den Angaben der Eingeborenen im Gebiete des unteren Wuri und seiner Nebenflüsse vereinzelt auftreten. Nachdem F. Plehn und Ziemann aus früheren Jahren einzelne Fälle (anscheinend eingeschleppte) berichtet hatten, sind nach einer Mitteilung von Külz (Mitte 1908) im Lazarett Duala damals 8 Kranke und 4 Verdächtige behandelt worden. Die Fälle waren anscheinend von der vorgelagerten Insel Fernando Po, woselbst die Seuche schwer auftritt, eingeschleppt. Als ein Glück ist es anzusehen, daß es in der Umgegend von Duala noch nicht zu einer größeren lokalen Epidemie gekommen ist. Die Schlafkrankheitsfliege ist daselbst, wie Zupitza und andere festgestellt haben, sehr verbreitet; in der Gegend von Viktoria, Buëa und Barombi hatte früher schon Ziemann ihr Vorkommen ermittelt.

Infolge des gehäuften Auftretens der Schlafkrankheit in Ostafrika wurde im Jahre 1906 eine deutsche Expedition unter Leitung von R. Koch zur Erforschung der Krankheit entsandt, durch deren Arbeiten unsere Kenntnisse wesentlich erweitert wurden. Während früher auf deutschem Gebiete nur einzelne eingeschleppte Fälle bekannt geworden waren, berichtete R. Koch im April 1907, daß die Seuche nunmehr

auch auf deutschem Gebiete am Viktoria-See, im Schirati- und Bukoba-Bezirk (Landschaft Kisiba) auftrete. Ende August 1907 waren in Kisiba bereits 365 Kranke in Behandlung. Die meisten Fälle waren wohl von Uganda, Entebbe, her eingeschleppt. Auch in Schirati zählte man damals bereits 143 Kranke. Weitere Herde wurden ermittelt in Mohurru und Kirugu. Schnell griff die Seuche trotz der eingeleiteten

Abbild. 4.



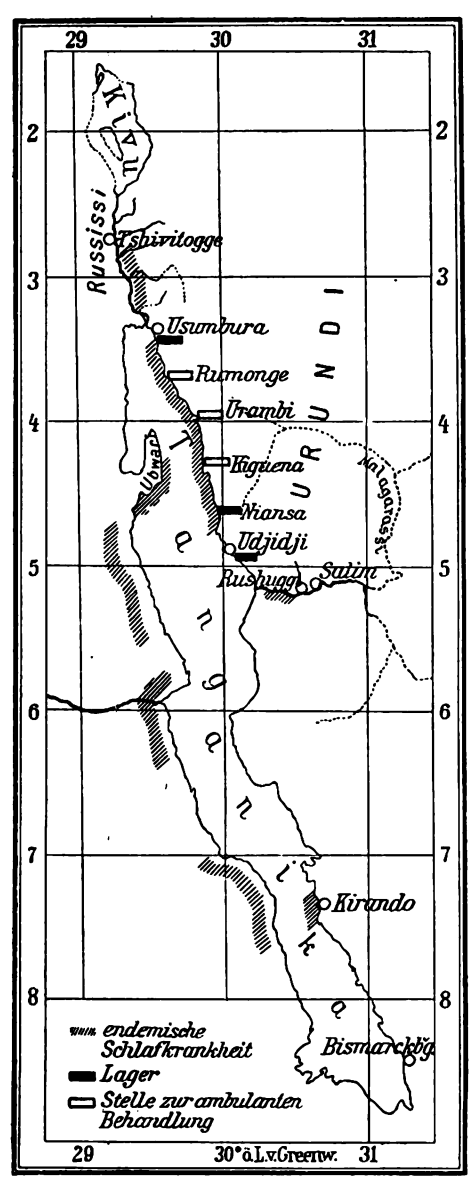
Verbreitung der Schlafkrankheit am Viktoria-See. Erläuterung siehe bei Abbild. 5.
(Aus Marshall: Schlafkrankheit in Deutsch-Ostafrika. — „Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene", 1909, Beiheft 6.)

Bekämpfungsmaßregeln um sich, zumal da immer wieder neue Fälle aus englischem Gebiete in fliegenreiche Gegenden eingeschleppt wurden.

Auf dem diesjährigen Tropenmedizinischen Kongreß berichtete Stabsarzt Marshall über die gegenwärtige Ausbreitung der Schlafkrankheit in Deutsch-Ostafrika. Dem interessanten Referat seien im Anschluß an die Kartenskizzen einige Angaben entnommen:

In Deutsch-Ostafrika sind jetzt drei eigentliche einheimische Schlafkrankheitsherde bekannt: 1. an der Ostküste des Tanganjika-Sees, 2. an der Ostküste des Viktoria-Sees, und 3. an der Westküste des Viktoria-Sees.

Abbild. 5.



Schlafkrankheitsverbreitung am Tangenika-See.
(Nach Marshall.)

Am Nyassa scheint keine besondere Gefahr für eine Ausbreitung zu bestehen, da daselbst die Schlafkrankheitsfliege fehlt, während sie an den See- und Flußufern in der Gegend des Viktoria- und Tanganjika-Sees sehr verbreitet ist. — Bemerkt sei noch, daß nach Beobachtungen von Koch und Kudicke auch eine Übertragung der Krankheit zwischen Eheleuten durch den ehelichen Verkehr möglich ist. Immerhin könnte auf diese Weise selbst in fliegenfreien Distrikten eine allerdings beschränkte Verbreitung von eingeschleppten Fällen aus stattfinden.

Die Schlafkrankheit hat besonders heftig den Bezirk Schirati am Ostufer des Viktoria-Sees befallen. Daselbst ist sie offenbar durch Kranke eingeschleppt, die aus dem Flußgebiet des Gori (Britisch-Ostafrika) vor der Seuche geflohen waren. Infolge der Anwesenheit der Glossina palpalis greift hier die Krankheit noch weiter um sich: 20 Prozent der an der Küste von Schirati Untersuchten waren mit Trypanosomen infiziert. In der Landschaft Kirugu und Utegi am Mori-Fluß wurden gar bis zu 70 Prozent Infizierte gefunden! Selbst auf der dicht bevölkerten Insel Ukerewe sind in neuerer Zeit einige Fälle festgestellt.

Am ungünstigsten liegen die Verhältnisse am Tanganjika-See. Am Ostufer sind Herde: 1. im Russissi-Tal, woselbst kürzlich auch ein deutscher Unteroffizier erkrankte, 2. an der Urundi-Küste, besonders im Süden. Dies ist eine der am schwersten verseuchten Gegenden (60 bis 90 Prozent der Einwohner sind erkrankt); 3. am Unterlauf des Malagarassi (Bezirk Udjidji) und 4. in Kirando, nördlich von Bismarckburg, an der Seeküste.

Personal bei der Schlafkrankheitsbekämpfung in Ostafrika.

Dienststelle	Personal			Krankenzahl (Oktober bzw. November 1908)	Bemerkungen
	Ärzte	Schwester	Sanitätsunteroffiziere		
a) Viktoria-Njansa (Ostufer)					
Oberleitung der gesamten Schlafkrankheitsbekämpfung (Schirati)	2	—	1	—	1 Arzt als Leiter (Oberleitung). 1 Arzt als Assistent zur Vornahme wissenschaftlicher Arbeiten.
Lager Utegi	1	—	1	203	—
Lager Schirati	—	—	1	103	—
Hospital Muansa	1	—	1	—	—
b) Viktoria-Njansa (Westufer)					
Lager Kigarama (Kiziba)	1	1	1	399	—
Lager Kishanje (Bugabu)	—	—	1	195	—
Hospital Bukoba	1	—	1	15	—
c) Tanganjika					
(Haupt)lager Niansa	2	—	1	257	1 Arzt als Leiter für den Tanganjika. 1 Arzt als Assistent.
Stellen zur ambulanten Behandlung: Kiguena	—	—	1	zur Zeit noch ausstehend	—
Stellen zur ambulanten Behandlung: Rumonge	—	—	1	zur Zeit noch ausstehend	—
Stellen zur ambulanten Behandlung: Ubwari	—	—	1	zur Zeit noch ausstehend	—
Lager Usumbura	1	—	2	188	—
Lager Udjidji	1	—	1	152	—
Hospital Bismarckburg	1	—	1	5	—
Insgesamt (7 Konzentrationslager, 3 Stellen zur ambulanten Behandlung, 3 Stationshospitäler)	11	1	15	1517	—

Daß die Schlafkrankheit, namentlich für Ostafrika, eine große Gefahr bedeutet, ist nach dem Gesagten ohne weiteres klar. In dieser rechtzeitigen Erkenntnis sind regierungsseitig auch sofort umfangreiche Bekämpfungsmaßnahmen ins Werk gesetzt worden. Nach Rückkehr der Kochschen Expedition wurde die Leitung der Bekämpfung in Ostafrika einem Schüler R. Kochs, dem Stabsarzt Prof. Dr. Kleine, übertragen, der dann auch bald neu ausgerüstet wieder hinauszog und bis heute immer noch unter recht schwierigen Verhältnissen im Schlafkrankheitsgebiet tätig ist. Drei größere Lager zur Aufnahme und Behandlung der Kranken sind in Bukoba (Kigarama), Muansa (Schirati) und am Tanganjika-See (Niansa) errichtet. Nach dem Schutztruppenbericht wurden in diesen Lagern bis Ende März 1908 1273 Kranke behandelt. In einem englischen Bericht aus Uganda wird mitgeteilt, daß daselbst in drei sogenannten Konzentrationslagern im ersten Vierteljahr 1909 1712 Kranke behandelt wurden, ein Beweis, welchen Umfang die Krankheit genommen hat.

Gegenwärtig beteiligen sich in unseren Gebieten eine große Anzahl von Schutztruppen- und Regierungsärzten an der Bekämpfung. In der Tabelle S. 1109 (nach Marshall) ist das bei der Schlafkrankheitsbekämpfung in Ostafrika tätige Personal zusammengestellt.

Aus der Zahl der behandelten Kranken (siehe Tabelle) läßt sich ersehen, welche Arbeit da draußen zu leisten ist. — In Togo sind gegenwärtig 4 Ärzte mit der Bekämpfung beschäftigt.

Die Bekämpfung der Trypanosomiasis muß von zwei Hauptgesichtspunkten aus stattfinden: Die Erreger der Krankheit, die Trypanosomen, sind zu vernichten im Menschen und in der übertragenden Stechfliege. Demgemäß kommen die folgenden Maßnahmen in Anwendung.

1. Vernichtung der Trypanosomen im Menschen.

a) Ermittlung aller Kranken mit Parasiten. Bei den Ermittlungen, namentlich im Frühstadium bei anscheinend Gesunden, geben die stets vorhandenen Drüsenschwellungen, insbesondere im Nacken, einen wertvollen Fingerzeig. In Schlafkrankheitsgegenden sind alle Eingeborenen mit Nackendrüsenschwellungen als verdächtig anzusehen. Vielfach sind in unseren Kolonien auch schon gewandte Eingeborene in dem Abtasten der Drüsen unterwiesen. Sie durchsuchen, auf Kontrollbezirke verteilt, systematisch das ganze Land und führen dann alle Leute mit Drüsenschwellungen der ärztlichen Kontrolle zu. Diese gestaltet sich ziemlich einfach, indem in den Drüsen vorhandene Trypanosomen sich meist in einem mittels feiner Spritze aus der Drüse angesaugten Tropfen Saft mikroskopisch oder durch den Tierversuch nachweisen lassen. — Leider entziehen sich, namentlich im Bezirk Schirati und insbesondere am Tanganjika, viele Kranke dieser Kontrolle, hauptsächlich aus Angst davor, schlafkrank befunden zu werden, weil z. B. unter den Eingeborenen des Urundi-Landes Schlafkranke erbarmungslos weggejagt werden und ihrem Schicksal überlassen bleiben. (Marshall.)

b) Überwachung des Verkehrs auf Land- und Wasserwegen, namentlich aus Schlafkrankheitsbezirken; Untersuchung und Zurückhalten aller Verdächtigen. Eventuell sind Grenzsperrungen notwendig. So wurde im Bezirk Bukoba und Schirati die deutsch-englische Grenze für den Verkehr gesperrt. Am 27. Oktober 1908 ist zwischen

Deutschland und England eine Übereinkunft über die Bekämpfung in den beiderseitigen ostafrikanischen Gebieten abgeschlossen worden, die seit dem 1. Januar 1909 auf 3 Jahre in Kraft getreten ist. Die Hauptpunkte des Vertrages sind: Verhinderung des Übertritts von Schlafkranken in fremdes Gebiet. Festhalten von übergewanderten kranken Eingeborenen. Schnelle Mitteilung aller infizierten Gebietsteile. Verhinderung der Einwanderung von Gesunden in solche Gebiete. Errichtung von gesonderten Lagern zur Aufnahme der Kranken an benachbarten Punkten der Grenze. Fliegenbekämpfung, Verkehr und Aussprache der Ärzte in den benachbarten Konzentrationslagern. — Es wäre zu wünschen, daß ähnliche Abkommen auch bald mit den anderen benachbarten Gebieten zustande kämen. Denn gerade das gemeinsame einheitliche Arbeiten ist bei der Seuchenbekämpfung von der größten Wichtigkeit für den Erfolg.

c) Unterbringung der Kranken zwecks Absonderung und Behandlung in geschlossenen Lagern, den sogenannten Konzentrationslagern, die in fliegenfreien Bezirken anzulegen sind. — Leider ergaben sich auch bei der Durchführung dieser Maßnahmen — mit denen in Kisiba und Bugabu gute Erfolge erzielt sind —, in Schirati und am Tanganjika, besonders in Urundi, bei der widerspenstigen Bevölkerung erhebliche Schwierigkeiten. Viele Kranke entliefen wieder aus den Lagern; andere ließen sich gar nicht erst hineinbringen. Von Zwangsmaßregeln mußte abgesehen werden. Und nun ist man, insbesondere am Tanganjika, dazu übergegangen, viele kleinere Behandlungsstellen nach Art von Polikliniken einzurichten, die von einem Sanitätsunteroffizier besetzt sind (siehe Tabelle Seite 1109) und in denen die Kranken sich zu bestimmten Zeiten zur Behandlung einfinden, um dann nach Empfang des Medikaments wieder in ihre Dörfer zurückzukehren. Schwerkranke befinden sich in den Konzentrationslagern.

2. Kampf gegen die Schlafkrankheitsfliege.

Es hat sich gezeigt, daß durch Niederlegen der bewaldeten Fluß- und Seeufer sowie Niederbrennen des Schilfes die Fliegen, denen dadurch ihr Lieblingsaufenthalt genommen und deren Brut zerstört wird, vertrieben oder vernichtet werden. In der Tat sind durch derartige umfangreiche Rodungen ganze Bezirke fliegenfrei geworden. Auch kann man den Fliegen noch eine andere Lebensbedingung nehmen. Nach den Beobachtungen von R. Koch leben sie nämlich vorwiegend von Alligatorenblut. Es wird daher die Ausrottung dieser Nahrungsspender der Glossinen empfohlen durch Abschießen sowie durch Vernichten ihrer in großen Haufen zusammenliegenden Eier.

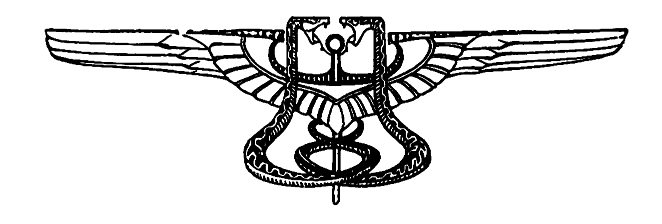
In den afrikanischen Kolonien aller Länder ist der Kampf gegen die mörderische Krankheit nach den genannten Grundsätzen im Gange. Unter erheblichem Kostenaufwand sind Expeditionen ausgesandt, deren Erfolge zum Teil schon recht beachtenswert sind. Zweifellos würden sie noch viel bedeutender sein, wenn wir zur Vernichtung der Trypanosomen im menschlichen Körper ein ähnliches, absolut sicher wirkendes Heilmittel hätten, wie es das Chinin für die Malariaparasiten ist. Würden die Trypanosomen mit Sicherheit dauernd im menschlichen Blute zerstört, dann könnten sich keine Glossinen mehr am Menschen neu infizieren und so die Krankheit weitertragen. Bisher sind aber, wie schon angedeutet, die Behandlungsresultate bezüglich des Dauererfolges nur in leichten, früh behandelten Fällen so günstig, daß man von endgültiger Heilung

sprechen kann. Immerhin bewirkt aber schon die Atoxylbehandlung bei allen Kranken zum mindesten ein zeitweiliges Verschwinden der Trypanosomen aus dem Blute und somit eine Verminderung der Infektionsgefahr. Außerdem kann man dieser Gefahr jederzeit durch Isolierung der Kranken in fliegenfreien Lagern entgegentreten.

Die Bedeutung der Schlafkrankheit für unsere Kolonien, insbesondere für Ostafrika, wird von den maßgebenden Stellen nicht unterschätzt, wie aus den energisch durchgeführten Bekämpfungsmaßnahmen hervorgeht. Wenn man erfährt, wie in manchen Gegenden Familien, Dörfer, ja beinahe ganze Völkerstämme an der Krankheit ausgestorben sind, dann darf kein Opfer zu groß scheinen für den Kampf mit dem bösen Feinde der Zivilisation. Zwar ist die weiße Rasse in Afrika bisher — abgesehen vom Kongogebiete — noch ziemlich verschont geblieben. Der intelligente Europäer weiß sich besser gegen die in ihrem Wesen erkannten tropischen Krankheiten zu schützen. Immerhin muß aber auch weiterhin in den Schlafkrankheitsbezirken mit der Infektionsmöglichkeit der Weißen gerechnet werden. In den von Glossina-Fliegen freien, namentlich den großen Küsten- und Hafenplätzen unserer afrikanischen Kolonien, besteht dagegen keine Gefahr der Ausbreitung der Schlafkrankheit. Allerdings könnten daselbst jederzeit Fälle eingeschleppt werden. Einschleppungen in Fliegenbezirke müssen unter allen Umständen verhindert werden, und eventuelle Kranke dort fliegensicher untergebracht werden. So mahnen insbesondere die Fälle in Kamerun in der Gegend von Duala sowie in Togo zu fortgesetzter Aufmerksamkeit.

Eine Gefahr der Verschleppung oder einer Ausbreitung der Krankheit an Bord oder in unserer Heimat besteht nicht, da daselbst die übertragende Fliege fehlt und eine Übertragungsmöglichkeit durch andere stechende Insekten ausgeschlossen scheint.

Hoffen wir, daß es den vereinten Bemühungen der ausgesandten tapferen Forscher aller Länder gelingen möge, dem weiteren Fortschreiten der den Wohlstand so mancher blühenden Kolonie bedrohenden Krankheit bald Einhalt zu tun.



China, Japan, Korea und die Mandschurei.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Die Nachricht von der Beilegung aller Differenzen zwischen Japan und China, die sich in der Hauptsache auf die Mandschurei erstreckten, ist hier eingetroffen. Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube! Die Mandschurei muß auch in Zukunft ein sehr strittiges Gebiet in den japanisch-chinesischen Beziehungen bleiben.

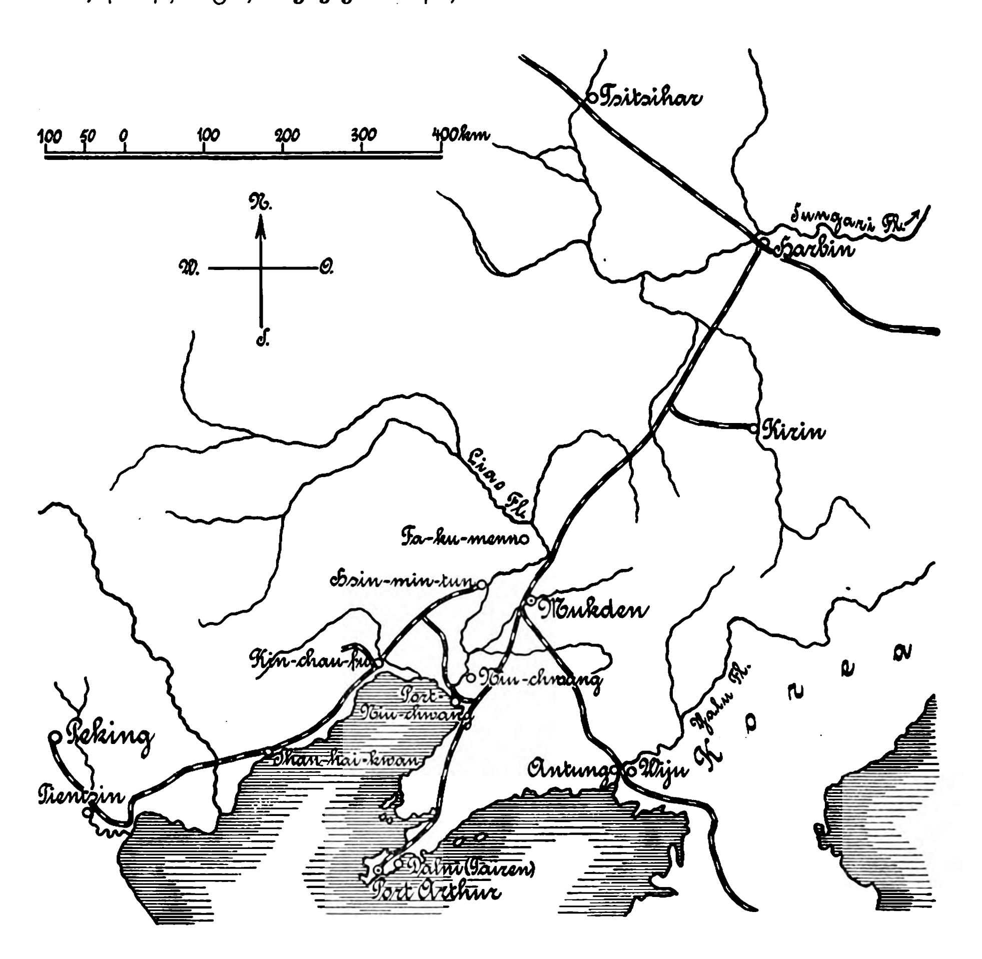
Sie ist zwar immer noch eine Provinz des Chinesischen Reiches und wird als solche gemäß den internationalen Abmachungen regiert, denen auch Japan in vielen Punkten beigetreten ist und die vornehmlich den Status quo im fernen Osten sichern sollen. Außer Japan haben auch andere Mächte teils Rechte, teils Interessen dort, die nicht beiseite geschoben werden können.

Anderseits aber spricht der Friedensvertrag von Portsmouth Japan bestimmte Rechte zu, die China in einem besonderen Vertrage vom 10. Februar 1906 mit Japan ausdrücklich gutheißt. China erklärt hier in Art. I: „Die Kaiserlich chinesische Regierung willigt in alle jene Abmachungen und Zubilligungen, welche Rußland an Japan in Art. V und VI des Friedensvertrages von Portsmouth gemacht hat.“ [Art. V lautet: „Die Kaiserlich russische Regierung billigt zu und übergibt an die Kaiserlich japanische Regierung, mit dem Einverständnisse Chinas, die Pacht von Port Arthur, Talien und der benachbarten Gebiete und territorialen Gewässer und ferner alle Rechte, Privilegien und Konzessionen, die mit der Pachtung der erwähnten Gebiete verknüpft sind . . . .“ Art. VI lautet: „Die Kaiserlich russische Regierung verpflichtet sich, an die Kaiserlich japanische Regierung mit Einverständnis Chinas und ohne Anspruch auf Entschädigung, die Eisenbahn zwischen Changchun (Kuan-ch'êng-tzu) und Port Arthur mit allen Zweiglinien und einschließlich aller Rechte, Privilegien und Besitzrechte in jenen Gebieten ebenso wie allen zur Bahn gehörenden oder für diese arbeitenden Kohlengruben zu überliefern . . . .“]

Mehr von den erwähnten Verträgen im Wortlaut anzuführen ist nicht nötig, nur der Art. VI des chinesisch-japanischen Abkommens vom 10. Februar 1906 muß aufgeführt werden, denn er besagt klar und deutlich in bezug auf die jetzt soviel erörterte Antung—Mukden-Linie: „Die Kaiserlich chinesische Regierung erkennt an, daß Japan das Recht hat, die Militärbahn Antung—Mukden instandzuhalten und zu betreiben, ferner die besagte Linie so zu verbessern, daß sie für den Transport von Handels- und Industrieerzeugnissen aller Nationen brauchbar wird. — Die Dauer dieser Rechte erstreckt sich auf 15 Jahre nach Beendigung der Verbesserungsarbeiten.“

Japan hat somit besondere Interessen teils kommerzieller, teils militärischer und politischer Natur, denen China und mit ihm auch die anderen interessierten Mächte Rechnung tragen müssen; die Geneigtheit aber, Japan die unter schweren Opfern erworbenen Früchte seiner Siege zuzubilligen, ist ebenso wie nach dem chinesisch-japanischen Kriege keine große. Die Befürchtung liegt nahe, daß Japan im Begriff steht, sich auf dem so aussichtsreichen chinesischen Handels- und Absatzgebiet einen Löwenanteil der Beute zu sichern. Eifersucht ist ein Faktor in den Gefühlen, mit denen man die japanischen Maßnahmen verfolgt.

Mindestens ebenso mißtrauisch, wenn nicht feindlich wie ein Teil Europas steht China dem japanischen Vorgehen gegenüber, und eine Betrachtung der Entwicklung der gegenseitigen Beziehungen nach dem Kriege sollte mit den übermäßigen Befürchtungen aufräumen, daß Japan einen vorherrschenden Einfluß auf China gewinnen könnte, und daß binnen kurzem die europäischen Nationen einer Koalition der gelben Rasse unter japanischer Führung gegenüberstehen würden.



Ohne Frage hat das Beispiel Japans seinen Teil zu dem Erwachen Chinas beigetragen, aber der engere Kontakt zwischen den beiden Völkern hat eher zur Verschärfung als zur Milderung der alten Gegensätze beigetragen, wie die Vorgänge im Osten immer wieder zeigen. Die Tatsache besteht, daß die beiden Nationen ebenso verschieden an Charakter und Temperament sind wie zwei europäische Völker.

China wurde durch das Vorgehen Rußlands vor dem Kriege mindestens ebenso bedroht wie Japan. Japan trat als der Befreier auf und machte die chinesische Sache zu seiner eigenen, während China ruhig zusah. China scheint erwartet zu haben, daß Japan ihm die Früchte der so teuer erkauften Siege in Gestalt der Mandschurei

einfach aushändigen und sich bescheiden zurückziehen würde, während Japan annahm, daß China aus Dankbarkeit mit geringen Brocken abgespeist werden könne. Beide haben sich verrechnet und sind enttäuscht von einander, und diese Enttäuschung trug zur Verschärfung der Gegensätze bei.

Japan ist einmal entschlossen, die Mandschurei wirtschaftlich auszubeuten und weiter, sich diese Provinz, die, wenn es noch einmal zu einem Waffengang kommen sollte — wie viele in dem Frieden nur einen Waffenstillstand sehen — das Kriegstheater sein muß, als strategisches Aufmarschgebiet herzurichten. Es will auf den militärischen Erfolgen weiterbauen, einen vielleicht zu erwartenden neuen Feldzug da beginnen können, wo es schwer erschöpft sich trotz seiner Erfolge zum Frieden bequemen mußte, und es will nicht gezwungen sein, einen solchen Krieg noch einmal von vorn anzufangen.

Die ersten schärferen Gegensätze zwischen Japan und China zeigten sich, als China die mit englischem Kapital finanzierte Hsin-min-tun—Fa-ku-menn-Bahn zu bauen beabsichtigte. Japan sah darin eine Konkurrenzlinie für seine südmandschurische Bahn und widersetzte sich dem Bau. Es meinte, daß in dem engen und dünnbevölkerten Flußtal kein Raum sei für zwei nur einige zehn Meilen voneinanderliegende parallele Bahnen. Japan stützte sich dabei auf eine Abmachung mit China vom Dezember 1905, nach der China sich verpflichtete, keine Hauptbahnlinie in der Nachbarschaft, noch auch überhaupt parallel zur südmandschurischen Linie zu bauen.

Anderseits ist das Verlangen Chinas, sein nordchinesisches Bahnsystem in engere Verbindung mit dem der Mandschurei zu bringen und den mandschurischen Handel und Verkehr zu heben, kein unberechtigtes, besonders nicht, da Rußland und Japan sich in Art. VI des Portsmouth-Friedensvertrages gegenseitig verpflichten, keine Maßnahmen zu erschweren, die China im allgemeinen Interesse zur Förderung des mandschurischen Handels und der Industrie ergreifen würde.

Diese Streitfrage schwebt noch, nachdem Japan sich geweigert hat, sie dem Haager Tribunal zu unterbreiten.

Was nun den kürzlich beigelegten Streitfall über die Antung—Mukden-Linie anbetrifft, so hat er mit einem vollen Erfolge Japans sein vorläufiges Ende gefunden. Die Berechtigung zu seinem Vorgehen war dabei unzweifelhaft auf seiner Seite.

Japan hatte die Antung—Mukden-Bahn als schmalspurige Militärbahn während des Krieges als Etappenlinie für die zweite Armee gebaut. Die kurze Zeit, die zur Verfügung stand, verbot Tunnel- und größere Brückenbauten bei dieser Gebirgsbahn; sie weist infolgedessen starke Steigungen und Kurven auf. Schon während des Krieges bestand bei Japan der Plan, diese Linie zur Vollbahn auszubauen und durch Tunnel- und Brückenbauten zu verkürzen. China hatte hierzu nach dem Kriege, wie schon erwähnt, seine Zustimmung gegeben.

Eine gemeinsame Kommission setzte die Trace fest. Als aber Japan ans Werk gehen wollte, griff China zu seinem alten Auskunftsmittel, der Politik der Obstruktion und Verschleppung. So antwortete es am 24. Juni des Jahres auf eine japanische Note in einer Form, die den ganzen Wert des Abkommens in Frage stellte. Es forderte, daß Verbesserungen der Bahn sich nur auf die jetzige Trace erstrecken und keine Spurverbreiterungen eintreten dürften. Auch andere Fragen, wie die der polizei-

lichen Bewachung der Strecke, der Sicherung der Bahnzone und der Entschädigung für Landkonzessionen, die wohl Gegenstand einer besonderen Abmachung hätten werden können, wurden ins Treffen geführt.

Japan war dieser Obstruktion satt, es antwortete, daß es unverzüglich mit den Arbeiten des Tunnelbaues beginnen werde und ging an die Arbeit. Nun willigte China ein, Verhandlungen folgten, und ein von den beiderseitigen Regierungsvertretern am 19. August zu Mukden unterzeichnetes Memorandum bringt diesen Streitfall praktisch zum Abschluß.

Die bei den interessierten Großmächten akkredierten japanischen Gesandten veröffentlichen dieses Mukden-Protokoll im Wortlaut; die wichtigsten Punkte sind die folgenden:

1. Es wird dieselbe Spurweite wie die der Peking—Mukden-Bahn zur Anwendung kommen.

2. Japan und China stimmen im allgemeinen der von der gemeinsamen Kommission festgesetzten Trace zu, jedoch bleibt die Tracierung der Strecke Chen-h'siang tun—Mukden einer besonderen Abmachung der beiden Länder vorbehalten.

3. Mit dem Augenblick der Unterzeichnung des Memorandums sollen die Unterhandlungen für Landankäufe und die Regelung sonstiger Einzelheiten beginnen.

4. Die Arbeiten sollen beschleunigt werden.

5. China weist seine Beamten an, den Arbeiten jede Unterstützung zu gewähren.

Soweit die Abmachungen, welche die wichtige Bahnlinie Antung—Mukden betreffen.

Die beiden Länder sind aber auch in Vorverhandlungen über die Regelung anderer schwebender Streitfragen eingetreten, es sind dies

1. die Rechte Chinas auf Chien Tao,
2. die Fa-ku-menn-Bahnlinie,
3. das Eigentumsrecht auf die Minen von Fu-Shun und Yen-Tai,
4. die Erweiterung der Bahn von Yen-kow nach Taschischao,
5. die Besitzrechte an den Minen an der Nordchinesischen Bahn, östlich des Liaho und
6. die Lage der nordchinesischen Eisenbahnstation in Mukden.

Man sieht, daß beide Teile sich ihrer Interessen wohl bewußt sind. Eine völlige Verständigung wird nicht leicht sein.

Der Widerstand Chinas gegen den Ausbau der Antung—Mukden-Bahn ist im übrigen sehr verständlich und wäre berechtigt, wenn es sich nicht schon durch Verträge gebunden hätte.

Neben der hohen strategischen Bedeutung hat die Linie auch handelspolitischen Wert, denn sie ermöglicht Antung, in erfolgreiche Konkurrenz mit Niuchwang zu treten, für dessen Ausbau als Handelshafen kürzlich erst bedeutende Aufwendungen gemacht sind.

Was den strategischen Wert der Linie betrifft, so gipfelt er darin, daß Japan nach der Vollendung der Strecke in der Lage wäre, einen Krieg da beginnen zu können, wo der letzte Feldzug aufhörte, nämlich mit einer Konzentration bei Mukden oder Liaoyang. Es würden außer den koreanischen Häfen von Fusan, Chimulpo und etwa Ping-yang noch Antung, Dalny, Port Adams und Niuchwang zu Truppenausladungen zur Verfügung stehen. In der Schnelligkeit des Aufmarsches liegt hier die größte

Aussicht auf Erfolg, deshalb das hartnäckige Festhalten an dem Ausbau der neuen Bahnlinie.

Die allgemeine politische und wirtschaftliche Position Japans in der Mandschurei und Korea ist keine beneidenswerte. Die Feindseligkeit der chinesischen Bevölkerung in der Mandschurei ist eine der Hauptschwierigkeiten, mit denen Japan zu kämpfen hat. Das Vorgehen der militärischen Behörden des Landes und das Benehmen der Truppen während des Krieges und während der Okkupationszeit war nicht einwandfrei und vielfach sehr anmaßend. Wenn man auch japanischerseits auf keine aktive Mitwirkung gerechnet hatte, so erwartete man doch bei Gelegenheit eine indirekte Hilfe der Bevölkerung. Anstatt dessen fand man sie wenig zugänglich, da sie die Störungen der kriegerischen Handlungen bei ihrem Erwerbsleben unangenehm empfand. Daneben aber waren die Einwohner der Mandschurei nur zu bereit, ihre Dienste beiden Kriegführenden, ohne nach Recht oder Unrecht zu fragen, zu verkaufen.

Die lange Dauer des Feldzuges und der Friedensschluß, der solche Enttäuschungen brachte, trugen auch nicht dazu bei, die Haltung der Japaner versöhnlicher zu machen.

Nach dem Frieden ließ sich dann eine wenig begehrenswerte Klasse von Ansiedlern im Lande nieder, zum großen Teil bestehend aus den Elementen, welche der japanischen Armee während des Krieges Kulidienste geleistet hatten. Sie traten äußerst brutal auf, gaben wenig Geld aus und verdrängten die Chinesen zum Teil aus kleinen Erwerbszweigen. Auch die Russen konnten brutal vorgehen, aber sie brachten nicht unbeträchtliches Geld ins Land und gaben dem Kleinhändler seinen Verdienst.

Die gegenseitigen Beziehungen waren nach einem siegreichen Feldzuge, der auch zum großen Teil im Interesse Chinas geführt war, so schlecht, daß die chinesische Bevölkerung das russische Regime dem japanischen vorgezogen hätte.

Mit der Ablösung der militärischen durch eine Zivilverwaltung trat eine Besserung ein. Die Regierung in Tokio und viele der japanischen Verwaltungsbeamten erkannten die Notwendigkeit, die feindselige Haltung der Bevölkerung umzustimmen. Aber was Jahre hindurch genährt wurde, wird nicht in kurzer Zeit zu beseitigen sein, nur eine wirklich versöhnliche Politik kann hier im Laufe der Jahre Wandel schaffen.

Wirtschaftlich ist der Japaner bestrebt, in der Mandschurei und anderen Teilen Chinas die europäische Konkurrenz zu unterbieten. Es ist keine Frage der „offenen Tür", sondern auf dem großen und sich stetig erweiternden chinesischem Markt selbst tritt der Japaner begünstigt durch seine Produktionsbedingungen und die geographische Lage seines Landes in immer schärferen Wettbewerb mit dem europäischen Produzenten. Der früher so bedeutende amerikanische Handel in Baumwollwaren mit der Mandschurei ist stark zurückgegangen und zu $^{2}/_{3}$ durch japanische Waren ersetzt.

Die japanische Regierung unterstützt die Unternehmungen in nachdrücklichster Weise, sie gewährt Vorschüsse und erleichtert die Ausfuhr japanischer Baumwollwaren.

Auf dem internationalen Kapitalmarkt borgt sie Geld zu $5^{1}/_{2}$ Prozent Zinsen und Spesen und vergibt es wieder zu 2 Prozent an die Baumwollexporteure. Auf den ersten Blick erweckt dies nicht den Anschein einer profitablen Kapitalanlage, aber wenn der Zweck der Verdrängung fremder Produkte vom chinesischen Markt erreicht ist, wird dieses System aufhören.

Alle großen japanischen Schiffahrtsgesellschaften erhalten namhafte Subventionen und gewähren ihrerseits ermäßigte Frachtraten.

Ist es den Japanern doch schon gelungen, Rohbaumwolle aus Indien zu importieren, in Japan zu verarbeiten und mit dem fertigen Produkt in Indien gegenüber dem einheimischen Fabrikanten erfolgreich zu konkurrieren.

Auch bei der Befriedigung des chinesischen Geldbedürfnisses tritt die japanische Konkurrenz hervor. Kürzlich hat sich eine Gesellschaft von 34 Mitgliedern mit 2 Millionen Mark Kapital gebildet mit dem Zweck, dem japanischen Kapital einen Anteil an der wirtschaftlichen Entwicklung Chinas zu sichern. Vor der Hand will man sich an der Lieferung von Eisenbahnschienen, deren Bedarf dauernd wächst, beteiligen. Japan hat kürzlich eine chinesische Eisenbahnanleihe von rund 5 Millionen Mark aufgenommeu.

Die Zahl japanischer Untertanen, welche sich in China niederlassen, wächst stetig und stellt zum Teil einen wichtigen Faktor im Erwerbsleben dar.

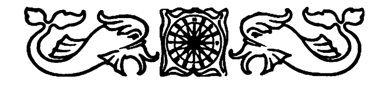
Die japanischen Unternehmungen und Kapitalanlagen in China überschreiten heute jedoch kaum 40 Millionen Mark, eine Summe, die unbedeutend zu nennen ist im Vergleich mit europäischen und amerikanischen Anlagen. Aber Japan tritt schon als erfolgreicher Wettbewerber auf, der es an Energie und Zähigkeit nicht fehlen läßt und fest entschlossen ist, sich seinen Anteil an der wirtschaftlichen und industriellen Erschließung des Chinesischen Reiches zu sichern.

Auch in Korea haben sich die Japaner, trotz der bedeutenden materiellen und moralischen Verbesserungen, die sie dem Lande gebracht haben, noch nicht das Vertrauen der Einwohner gewinnen können.

Viele Anzeichen für das Gegenteil liegen vor. Auch hier trugen das anfängliche militärische Regime und die Übergriffe der Soldaten die Hauptschuld. Erst mit dem Eintreffen des Marquis Ito als Generalresidenten trat eine Wendung zum besseren ein.

Japans Stellung in Korea ist bedeutend klarer als in der Mandschurei. Der japanisch-koreanische Vertrag vom November 1905 legt die gesamte Kontrolle und Leitung der auswärtigen Angelegenheiten Koreas in japanische Hände. Auch im Einfluß auf die inneren Verhältnisse ist seine Stellung schwer zu erschüttern, so daß heute die einsichtigeren Koreaner erkannt haben, daß die beste Hilfe für ihre Mitbürger in dem Zusammenarbeiten mit den Japanern liegt. Die Versöhnung der Massen muß durch die allmähliche Verbesserung ihrer materiellen Lage und der Volkserziehung bewirkt werden.

W. Paschen.





Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser kehrte auf der „Hohenzollern“ (Begleitschiffe „Hamburg“ und „Sleipner“) am 3. August von der Nordlandsreise nach Swinemünde zurück und ging am 6. August nach Kiel weiter, wo am folgenden Tage ein Zusammentreffen mit dem Kaiser von Rußland stattfand.

Am 29. August schiffte sich Seine Majestät der Kaiser in Swinemünde auf der „Hohenzollern“ ein, um am 30. und 31. August den taktischen Übungen der Hochseeflotte auf S. M. S. „Deutschland“ beizuwohnen. Nach kurzer Abwesenheit kehrte er am 2. September zu den strategischen Übungen nach Swinemünde zurück und traf mit der „Hohenzollern“, auf der sich während dieses Teils der Übungen die Manöverleitung befunden hatte, am 5. September wieder in Kiel ein, wo er zu Ehren des scheidenden Chefs der Hochseeflotte, des zum Generalinspekteur der Marine ernannten Prinzen Heinrich von Preußen, die Admirale und Stabsoffiziere der Flotte zu einem Festmahl in den Räumen der Marineakademie um sich versammelte.

— Hochseeflotte. Die Schiffe der Hochseeflotte traten am 25. und 26. Juli die Heimreise aus den spanischen Häfen an und ankerten am 1. August vor Helgoland, von wo aus die Reise nach Kiel um Skagen herum fortgesetzt wurde. Bei Skagen stießen am 3. August das aus den acht Küstenpanzerschiffen gebildete III. Geschwader, „Blitz“ und „Pfeil“ zur Flotte, die nach Vornahme von Übungen am 6. August in Kiel einlief. Gemeinsam mit der Reserveflotte, bestehend aus dem Linienschiff „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, den acht Küstenpanzerschiffen sowie den Artillerie- und Torpedoschul- und Versuchsschiffen „Schwaben“, „Württemberg“, „Prinz Adalbert“, „Friedrich Carl“, „München“, „Stuttgart“, „Undine“, „Drache“ „Fuchs“, „Delphin“, ferner den Minenschiffen „Pelikan“ und „Albatroß“ sowie dem Fischereikreuzer „Zieten“, ferner mit der am 16. August gebildeten Manöver-Flottille, der I. und II. Reserve-Flottille wurden vom 16. August bis 5. September taktische und strategische Manöver in der Ostsee abgehalten, nach deren Beendigung die Reserveverbände sowie die Schulflottillen am 6. September wieder aufgelöst wurden. An den Übungen haben in diesem Jahre zum ersten Male Unterseeboote teilgenommen und sich dabei allen vom technischen wie vom seemännischen Standpunkt aus gestellten Anforderungen durchaus gewachsen gezeigt. Die Linienschiffe und Kreuzer der Hochseeflotte, mit Ausnahme von S. M. S. „Hamburg“, gingen am 6. September nach Apenrade, wo in der Zeit vom 7. bis 10. Landungsmanöver und Felddienstübungen der Besatzungen und des I. Seebataillons stattfanden. Am 11. September kehrten die Schiffe nach Kiel zurück.

Durch Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 5. September wurde bei Beendigung der Manöver Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen unter Beförderung zum Großadmiral zum Generalinspekteur der Marine ernannt. Mit dem Beginn des neuen Ausbildungsjahrs gibt der Prinz das Kommando der Hochseeflotte, die er seit Herbst 1906, also in einer der wichtigsten Entwicklungsperioden unserer Marine, geführt hat, an den Vizeadmiral v. Holtzendorff ab.

Für das I. Geschwader wird vom 1. April 1910 ab Wilhelmshaven Hauptliegehafen sein.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „Emden“ hat am 21. August zur Teilnahme an den Flottenmanövern die Besatzung aufgefüllt und ist bis zum 5. September aus dem Probefahrtsverhältnis ausgeschieden. „Hamburg“ stellte am 15. September in Wilhelmshaven außer Dienst; an ihre Stelle tritt „Dresden“, die zunächst zur Teilnahme an der Hudson-Fulton-Feier nach Nordamerika gegangen ist, zur Hochseeflotte. — Linienschiff „Kaiser Barbarossa“ ist seit dem 17. September Stammschiff der Reserveformation der Ostsee.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Der Chef des Kreuzergeschwaders setzte mit S. M. S. „Scharnhorst“ seine Kreuzfahrt von Tsuruga, wo sich ihm S. M. S. „Leipzig“ anschloß, nach Wladiwostok fort. Beide Schiffe kehrten über Nagasaki am 25. August nach Tsingtau zurück; Mitte September ging „Scharnhorst“ zu einer weiteren Kreuzfahrt nach Tschingwangtau, Port Arthur und Tschimulpo.

„Arcona“ ging am 7. September von Tsingtau über Yokohama nach San Francisco in See. „Iltis“ kehrte von den südchinesischen Gewässern nach Tsingtau zurück und besuchte von dort aus Tairen (Dalny), Tschingwangtau, Tientsin und Weihaiwei. „Jaguar“ kreuzte auf dem unteren Yangtse von Schanghai bis Nanking; „Tiger“ besuchte Tschimulpo und Schimonoseki, kehrte mit „S 90“ zusammen über Kobe, Nagasaki und Schanghai nach Tsingtau zurück. „Luchs“ ging am 12. September von Tsingtau nach Schanghai.

Afrikanische Stationen. „Seeadler“ besuchte Mitte August von Daressalam aus das südliche Küstengebiet (Kilwa Kisiwani und Lindi) und kehrte Mitte September über Sansibar nach Daressalam zurück. „Bussard“ setzte seine Fahrt von Madagaskar über Durban und East London nach Kapstadt fort. „Sperber“ kehrte am 26. Juli, „Panther“ am 1. August nach Duala zurück, von wo ersterer Anfang September Sierra Leone und Monrovia, letzterer Lagos und Lome besuchte.

Amerikanische Station. „Bremen“ ging wegen der auf Haiti ausgebrochenen Unruhen Ende Juli von Portorico nach Port au Prince; von dort setzte sie die Fahrt über Kingston (Jamaika), Vera Cruz und Havana nach Newport (Rhode Island) fort, wo sie sich am 13. September mit „Victoria Louise“ und „Hertha“ vereinigte. Zu diesen Schiffen ist am 22. September noch „Dresden“ gestoßen; die vier Schiffe werden Deutschland bei der aus Anlaß der Hudson-Fulton-Feier in New York veranstalteten Flottenrevue vertreten. Im Auftrage der deutschen Regierung hat sich außerdem Großadmiral v. Koester zu dieser Feier (Dreihundertjahrfeier von Hudsons erster Fahrt auf dem nach ihm benannten Flusse, Einhundertjahrfeier der Fahrt des ersten Fultonschen Dampfschiffes auf dem Hudson) nach New York begeben.

Australische Stationen. „Condor“ ging von Auckland nicht, wie im August-Septemberheft angegeben, nach Suva, sondern zunächst nach Brisbane und von dort nach Cairn (Cook) und Townsville (Queensland), um Nachforschungen nach dem vermißten Regierungsdampfer „Seestern“ anzustellen, und setzte dann die Reise über Suva nach Apia fort. „Planet“ unternahm von Yap aus Kreuzfahrten nach den Palau-Inseln Angaur und Korror und kehrte über die Hermit-Inseln in das Vermessungsgebiet zurück. „Cormoran“ setzte die Ausreise über Aden, Colombo, Batavia und Amboina fort und ist inzwischen in Simpsonhafen eingetroffen.

Mittelmeer. „Loreley“ lief auf der Kreuzfahrt im Schwarzen Meer außer Batum und Jalta noch Ssewastopol, Nikolajew, Odessa und Galatz an, wechselte dort Anfang August die Besatzung und kehrte über Constanza und Varna am 22. August nach Konstantinopel zurück.

— Schulschiffe. „Hertha“ trat am 7. August, „Victoria Louise“ am 22. August die Auslandsreise an, um sich zur Teilnahme an der Hudson-Fulton-Feier (siehe oben) über Ponta Delgada nach Newport zu begeben. „Hansa“, die am 23. August die Ausreise antrat, lief zunächst Bilbao und Vigo an, während „Freya“, die ebenfalls nach dem Mittelmeer bestimmt ist, San Sebastian, Funchal und Teneriffa und Tanger besuchte.

— Kaiserpreise. Den Kaiserpreis für Geschützschießen erhielten für das Jahr 1908/09 von den Matrosenartillerie-Abteilungen die 3. Matrosenartillerie-Abteilung (Lehe), von den Schiffen des I. Geschwaders Linienschiff „Wettin“, von den Schiffen des II. Geschwaders Linienschiff „Braunschweig“, von den Aufklärungsschiffen Großer Kreuzer „Gneisenau“ und Kleiner Kreuzer „Danzig“.

— Stapellauf. Auf den Howaldtswerken in Dietrichsdorf bei Kiel fand am 25. September der Stapellauf des Linienschiffes „Ersatz Siegfried“ (erste Rate 1908/09) statt. In der Taufe, die durch die Herzogin Ernst Günther von Schleswig-Holstein vollzogen wurde, erhielt das Schiff den Namen „Helgoland“.

— Werften. Auf der Werft der Flensburger Schiffbaugesellschaft lief am 25. August der für die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ Bremen, erbaute Dampfer „Imkenturm“ (7500 Tonnen) vom Stapel.

— Seekabel. Durch den Kabeldampfer „Stephan“ wurde am 24. August die Legung der Teilstrecke Emden—Teneriffa des neuen deutschen Kabels nach Südamerika beendet.

⚜

England. Die letzten beiden Monate, über die zu berichten ist, sind voll von wichtigen Ereignissen für die innere und äußere politische Entwicklung Englands, insbesondere der Marine, gewesen. Der Kampf um das liberale Budget, das mit seinen den Besitz besonders belastenden Steuervorschlägen bei der ersten Lesung keine besondere Beachtung zu finden schien, hat im Laufe der zweiten Lesung derartige Widerstände auf seiten der Opposition ausgelöst, daß mit einer Ablehnung des Budgets im Oberhause, das vornehmlich aus Konservativen besteht, gerechnet wird; Auflösung des Parlaments und Neuwahlen mit der Losung weitere Beschränkung der Machtbefugnisse des Oberhauses würden die Folgen sein. Im Gegensatze hierzu steht die Einhelligkeit, mit der der Verfassungsentwurf der südafrikanischen Union in beiden Häusern ohne Änderung angenommen wurde, obgleich die Ausschließung des eingeborenen Elements von der Wahlberechtigung zum Unionsparlament viele Gegner fand. Da aber eine Abänderung dieser Verfassungsbestimmung, die von der Burenpartei als eine conditio sine qua non angesehen wurde, die ganze Union zu Falle gebracht haben würde, hütete man sich, sie vorzunehmen; der politische Kampf zwischen Engländern und Buren wäre sofort wieder entbrannt und hätte der Entwicklung der südafrikanischen Kolonien schwere Wunden geschlagen. Die große politische Weitsicht, die die Regierung und das Parlament bisher in der südafrikanischen Frage bewiesen hatten, verließ beide auch dieses Mal nicht. Dagegen behielt sich die Regierung die Verwaltung der Schutzstaaten Basuto-, Betschuana-, Swaziland vor und übertrug sie nicht der neuen Unionsregierung, um jederzeit ein gewichtiges Wort in der Eingeborenenfrage mitsprechen zu können. Die südafrikanische Union wird also in einigen Monaten als viertes selbständiges Staatengebilde in den Staatenbund des englischen Weltreichs eintreten. Daß dieses auf dem Wege ist, sich immer mehr und mehr aus einem Kolonialreich zu einem Bundesreiche auszubilden, dafür sprechen auch die Resultate der im August abgehaltenen Kolonialkonferenz, die sich mit den Fragen der Reichsverteidigung beschäftigte. Die Staaten mit Selbstregierung werden nicht mehr als colonies sondern als nations bezeichnet. Sie haben auch eine dieser Bezeichnung entsprechende Stellung eingenommen, sich volles Verfügungsrecht über die für die Reichsverteidigung zu stellenden Streitkräfte im Frieden und im Kriege gewahrt; diese werden der Zentralregierung erst auf Beschluß der Einzelstaaten-Regierungen zur Verfügung gestellt. Die Bestrebungen Australiens und Kanadas, sich zunächst selbst zu sichern, haben über die Konzentrationspolitik der Heimatsregierung, besonders auf dem Gebiete der Flottenpolitik, den Sieg davongetragen. Trotz der Agitationsreden auf dem vor einigen Monaten tagenden Allenglischen Pressekongreß hat die Zentralregierung nicht vermocht, die Vertreter der großen Kolonien davon zu überzeugen, daß die Existenz des britischen Reichs in der Nordsee so bedroht sei, daß die direkte Unterstützung der in den heimischen Gewässern stationierten Seestreitkräfte einer indirekten, durch Übernahme des Schutzes der eigenen Küste und der wichtigen Handelsrouten im Kriege, vorgehen müsse. Wenn so auch die selbständigen Kolonien ihre besonderen Interessen durchgesetzt

haben, so ist doch in Wirklichkeit auf der Konferenz ein weiterer Schritt getan, das englische Weltreich zusammenzuschweißen, allerdings nicht durch Subordination, sondern durch Koordination. Über die Resultate, die im einzelnen erst nach Genehmigung durch die Regierungen der selbständigen Kolonien veröffentlicht werden, über die aber der Premierminister Mr. Asquith das Parlament in großen Zügen schon sofort nach Schluß der Konferenz am 26. August unterrichtete, herrscht deshalb allgemeine Zufriedenheit. Der konservative „Standard" feiert die Ergebnisse als eine Wiederaufnahme der Marinepolitik vor 1904. Die liberalen Blätter wollen daraus den Schluß ziehen, daß ein Reichszusammenschluß auch ohne Schutzzoll möglich sei. Nach den Ausführungen Mr. Asquiths im Unterhause ist die Einigung über die Reichsverteidigung auf folgender Basis zustande gekommen:

1. Landesverteidigung: a) Weiterer Ausbau des auf Grund der Konferenz 1907 Anfang 1909 geschaffenen Reichs-Generalstabes (Imperial General Staff) mit Unterabteilungen in den einzelnen Dominions; b) vollkommene Kontrolle der Regierung der Dominions über ihre Streitkräfte, jedoch Organisation dieser nach einem bestimmten Plan wenn die Regierung ihre Verwendung zur Reichsverteidigung beschließen sollte. Ein Organisationsplan wurde unter Vorsitz des Chefs des Reichs-Generalstabes, Sir William Nicholson, ausgearbeitet; c) Zusammensetzung, Bewaffnung, Ausbildung der verschiedenen Truppengattungen soweit wie möglich nach englischem Muster.

2. Seeverteidigung: Hier mußte folgendes Kompromiß gemacht werden, da Neu-Seeland, das zur Unterhaltung einer eigenen Flotte zu klein ist, sich zur alten Methode des jährlichen Beitrags bekannte, der Commonwealth und Kanada auf die Schaffung eigener Flotten zur Verteidigung ihrer Küsten bestanden, die Delegierten aus Südafrika sich eine Entscheidung bis zur endgültigen Konstituierung der „Union" vorbehielten: a) In den Gewässern des Fernen Osten wird eine pazifische Flotte gebildet werden und aus drei gleich starken Divisionen bestehen, einer ostindischen, einer chinesischen und einer australischen Division zu je 1 Panzerkreuzer vom „Indomitable"-Typ, 3 geschützten Kreuzern 2. Klasse vom „Bristol"-Typ, 6 Torpedobootzerstörern des verbesserten „River"-Typs, 3 Unterseebooten der C-Klasse. Die australische Division wird mit vorläufiger Unterstützung Englands vom Commonwealth gebaut und unterhalten, der zugehörige „Indomitable"-Kreuzer tritt an Stelle des angebotenen „Dreadnought"-Schiffes. Der Beitrag Neu-Seelands wird zur Unterhaltung der chinesischen Division verwandt, Neu-Seeland baut an Stelle des angebotenen „Dreadnought"-Schiffes den zur Division gehörigen „Indomitable"-Kreuzer; einige von den kleinen Schiffen (wahrscheinlich Torpedobootzerstörer und Unterseeboote) erhalten neuseeländische Häfen als Heimatshäfen; b) der Commonwealth übernimmt mit der Zeit die Ausgestaltung und Unterhaltung der Kriegswerft in Sydney; c) Kanada wird nach Maßgabe seiner Mittel zum Schutze der Küsten Kreuzer vom „Bristol"-Typ und Torpedobootzerstörer vom verbesserten „River"-Typ bauen, von denen ein Teil im Atlantik, der andere im Pazifik stationiert sein soll. Es übernimmt gemäß einer bereits getroffenen Vereinbarung die Unterhaltung der Werften in Halifax und Esquimault; d) alle Schiffe der kolonialen Marine müssen hinsichtlich Bauart, Armierung, Geschwindigkeit den englischen Anforderungen entsprechen, Ausbildung und Disziplin müssen sich an englische Muster anschließen, damit jederzeit ein Auswechseln von Schiffen und Personal stattfinden kann.

Nach Bekanntwerden dieser Ergebnisse hat das Committee zur Sammlung von Beiträgen zum Bau eines „Dreadnought"-Schiffes im Commonwealth beschlossen, die eine Hälfte des bisher gesammelten Geldes zur Gründung einer Marineschule, die andere zur Gründung von Schul-Farmen in Neu-Südwales zu verwenden.

Im Zusammenhange mit den Ergebnissen der Konferenz, wenn auch nicht als deren Folgen, sondern schon vorher vorbereitet, gingen dem Parlamente zwei Gesetzentwürfe zu: 1. eine Colonial Naval Defence Bill, die den Naval Defence Act von 1865 dahin ergänzt, daß die in den Kolonien aufgestellten Naval Volunteer-Formationen einen Teil

der Naval Volunteer Reserve unter der Naval Forces Act von 1903 bilden sollen, und daß die von der Kolonialregierung auf Grund der Colonial Naval Defence Act für die eigenen Fahrzeuge eingestellten Mannschaften zum Dienst in der englischen Flotte im Bedarfsfalle verpflichtet sind; 2. eine Naval Establishment Bill, nach der die Regierung ermächtigt wird, Werften, Magazine, Bauten für Marinezwecke und deren Unterhaltung dem Gouverneur einer Kolonie zu übertragen. Hiermit soll die Ermächtigung zur Übergabe der Werften von Halifax und Esquimault an die Dominion von Kanada nachgesucht werden. Die Befestigungen beider Plätze konnten der Dominion bereits auf Grund der Colonial Fortification Act von 1877 übergeben werden.

Auch der Wechsel in der Person des Oberstkommandierenden über die Landstreitkräfte im Mittelmeer dürfte durch die Konferenzergebnisse oder Absichten beeinflußt sein. Der Duke of Connaught hat diese Stellung, die ihm eine Sinekure erschien, niedergelegt; zum zeitweiligen Nachfolger wurde der Gouverneur von Gibraltar, General Sir Frederick Walker, und zum definitiven Nachfolger der zum Feldmarschall ernannte bisherige Oberstkommandierende in Indien, General Viscount Kitchener, ernannt. Dieser befindet sich jetzt nach Abgabe des Kommandos über die indische Armee auf einer Reise nach Japan, Australien und Neuseeland. Die Befugnisse Lord Kitcheners werden diejenigen seines Vorgängers wohl übertreffen; er ist gleichzeitig Mitglied des Reichs-Generalstabs. Ob er sein Hauptquartier in Malta aufschlagen wird, erscheint hiernach zweifelhaft.

Die für die Schiffbau- und Marinepolitik der Regierung so wichtige Frage, ob die vier Eventual-„Dreadnoughts“ noch in diesem Jahre in Bau gegeben werden sollen, ist von dieser bei der zweiten Lesung über Kapitel 8 des Etats (Schiffsbauten) Ende Juli durch den Ersten Lord der Admiralität dahin beantwortet worden, daß die Regierung nach sorgfältigster Prüfung des Schiffbaues anderer Länder die Fertigstellung der bedingt geforderten vier „Dreadnoughts“ bis zum März 1912 für wünschenswert halte. Es sei aber nicht erforderlich, die Schiffe noch im laufenden Rechnungsjahr auf Stapel zu setzen, es genüge, wenn dies im April 1910 geschehe. Alle Vorbereitungen (Pläne, Ausschreibung und Vergebung) würden aber bis zu letzterem Zeitpunkt getroffen werden. Sollten bis dahin Kosten für die Schiffe entstehen, so werde im Februar oder März ein Nachtragsetat eingebracht werden. Zur Begründung dieser Maßregel weist er auf die Baupläne Italiens und Österreich-Ungarns hin.

In bezug auf die Typen sei seit März eine Änderung im Programm der Admiralität insofern eingetreten, als eins der beiden im November zu beginnenden Schiffe ein verbesserter großer Kreuzer sein solle. Die Admiralität habe jetzt Nachrichten über fremde Kreuzer, die stärker und schneller seien als die „Invincibles“ und müsse daher, sehr gegen ihren eigenen Wunsch, noch schnellere Riesenkreuzer bauen als die jetzt schon vorhandenen.

Auf die Zwischenfrage, ob Deutschland sein Bauprogramm beschleunigt habe, gibt Mr. McKenna keine direkte Antwort, sondern weist auf das seit 3 Jahren bestehende Bestreben der englischen Regierung hin, zu einem Abkommen über Einschränkung der Rüstungen zu gelangen. England sei hierin tatsächlich mit praktischem Beispiel vorangegangen, indem es in den 3 Jahren 1906 bis 1908 3, 3 und 2, zusammen 8 „Dreadnoughts“ auf Stapel gelegt habe. Während derselben Jahre habe Deutschland 1, 5 und 5, zusammen 11 „Dreadnoughts“ (anscheinend sind „Blücher“ 1906 und „Ersatz Frithjof“ 1908 mitgerechnet) auf Stapel gelegt; von den 1908 begonnenen Schiffen gehöre eins schon zum Bauprogramm 1909. Das sei unzweifelhaft eine Beschleunigung, die nur durch den Wunsch der deutschen Regierung, die Schiffe sobald wie möglich fertigstellen zu lassen, zu erklären sei.

Für die Opposition sprach zunächst Mr. Lee, der der Regierung Nichtausführung des Cawdor-Programms, Aufgeben des two-Power standard und Vernachlässigung der Torpedobootstreitkräfte vorwarf.

Auf dem linken liberalen Flügel wurde die häufige Bezugnahme auf Deutschland als beklagenswerter und unerhörter Vorgang bezeichnet; Mr. Dillon nannte die gegen Deutschland von Mitgliedern der Opposition gefallenen Äußerungen „scandalous and disgraceful"; ein Mitglied der Arbeiterpartei meinte, es schiene, als ob die Regierung ihr früher geltend gemachtes Argument von der Beschleunignng der deutschen Rüstungen stillschweigend habe fallen lassen. Von der Opposition wurde jedoch fortwährend von „German Expansion" und „anticipation of the German programme" gesprochen; auch Mr. McKenna erklärte nochmals ausdrücklich, daß er von seinen Erklärungen im März nichts zurückzunehmen habe. Er fügte allerdings hinzu, er habe nur gesagt, daß von den Schiffen des deutschen Programms 1909 damals eins bereits auf Stapel gelegt und einzelne Teile der anderen Schiffe vorzeitig in Bestellung gegeben seien. Aus der Rede Mr. Balfours ist hervorzuheben, daß er auf den Widerspruch in den Ausführungen der Regierung aufmerksam macht, der den im Ausland oft erhobenen Vorwurf der Heuchelei rechtfertige. Wenn von den gegen das Cawdor-Programm weniger gebauten Schiffen die Rede sei, so erkläre die Regierung nach außen hin, sie habe einen praktischen Beweis ihrer Friedensliebe gegeben, nach innen aber mache sie geltend, wie gut es sei, daß diese Schiffe noch nicht gebaut seien, da man jetzt bessere und stärkere dafür haben könne.

Bei der zweiten Lesung der anderen Etatspositionen kam es am 3. September noch einmal zu einer längeren Debatte über die Marinepolitik. Ein Redner der Opposition, Mr. Ashley, bemängelte besonders folgende Punkte: Verminderung der Kopfstärke der Royal Naval Reserve, Verbrauch von Vorräten ohne Ersatzbeschaffung, zu später Beginn der 4 Eventual-„Dreadnoughts", die bei sofortiger Kiellegung bis Dezember 1911 fertig sein könnten, unzureichende Zahl an schnellen kleinen Kreuzern und Zerstörern, unterlegene Armierung der Linienschiffe gegenüber den neuen deutschen Schiffen an Zahl und Gesamtgeschoßgewicht. Alle Marinen, mit Ausnahme der französischen, folgten mehr dem deutschen als dem englischen Beispiel; die Armierung der neuen deutschen Panzerkreuzer gibt er dabei mit 12 schweren Geschützen und zwölf 17 cm an. — Mr. Pretyman, der frühere unionistische Parlamentssekretär der Marine, unterstützt ihn und bezeichnet die deutschen Torpedoboote als „a much more stable type" als die englischen. — Auf einen Hinweis auf die Erklärung des Fürsten Bülow, daß Deutschland nicht beabsichtige, sich auf ein Wettrüsten mit England einzulassen, erklärt Mr. Rees (Liberal) es für „absolute folly, to treat as reliable any statement of intention by a competitor for the command of the sea" und beruft sich auf den früheren Oberst Gaedke, der gesagt habe, die deutsche Erklärung bedeute nur, daß man die Schiffe nicht schneller bauen wolle, als das Geld dafür bewilligt werde.

Mr. McKenna suchte in einer sehr maßvoll gehaltenen Erwiderung alle Angriffe zu entkräften, ging aber auf die Armierungsfrage nicht ein. Bei der Erörterung der Destroyerfrage weist er auf die große Überlegenheit Englands an Unterseebooten hin. Er und Mr. Macnamara geben eingehende Stärkevergleiche für Panzerkreuzer, geschützte Kreuzer und Zerstörer. Mr. Bellairs ist der Meinung, daß es durch die Erfahrung gerechtfertigt sei, deutsche Versicherungen mit Vorsicht aufzunehmen. Er tadelt die Armierung der „Dreadnoughts" (Fehlen der Mittelartillerie) sowie die Anrechnung der englischen Scouts bei den Stärkevergleichen, da sie den deutschen kleinen Kreuzern in keiner Weise gewachsen seien. In bezug auf Zerstörer werde Deutschland, dessen nächstjähriges Programm wahrscheinlich vorweggenommen werden würde, mit England gleichstehen (84 gegen 84).

Die „Times" ist mit dem Ergebnis der Verhandlungen im allgemeinen zufrieden, tadelt aber die zögernde, gewundene und zuweilen ganz unverständliche Politik der Regierung, die an der Beunruhigung des Landes in den letzten vier Monaten schuld sei. In ähnlichem Sinne sprechen sich fast alle Blätter der Opposition aus. Lord Beresford ergreift in einer Zuschrift an die Presse von neuem das Wort und erklärt, die

4 Eventual-Schiffe müßten sofort in Angriff genommen werden, da sonst im nächsten Jahre die Werften derartig beansprucht sein würden, daß die dann zu beginnenden 6 Schiffe nicht untergebracht werden könnten — er verlangt 32 „Dreadnoughts", fertigzustellen bis 1914 —. Außerdem seien die sonstigen Forderungen seines Programms, deren Kosten (ohne die Linienschiffe) er auf 700 Millionen Mark angibt, noch nicht berücksichtigt. Das beste sei im gegenwärtigen Augenblick die Aufstellung eines festen Bauprogramms auf mehrere Jahre im voraus.

Die Frage der Rüstungseinschränkung durch ein „agreement" mit Deutschland brachte Mr. Byles Anfang September im Unterhause wieder zur Sprache, indem er die Regierung auf die in letzter Zeit mehrfach von der deutschen Presse gegebenen Anregungen zu einer Rüstungsverständigung hinweist und anfragt, ob man hoffen dürfe, daß die Regierung erneut den Versuch machen werde, zu einer solchen Verständigung mit Deutschland zu gelangen. Mr. Asquith antwortete darauf: „My hon. friend may be assured that any intimation which the German Government desire to make, to take such arrangements as is suggested into consideration, will meet with the most cordial response from His Majesty's Government. It must be quite clear from the published statements already made by responsible Ministers of the Crown that no further representations from His Majesty's Government are required to prove that this is the case".

Auf die folgende Anfrage, ob es nicht möglich sei, daß die englische Regierung die Initiative in dieser Angelegenheit ergreife, bemerkt der Premierminister: „We have taken the initiative". Alle weiteren Erörterungen wurden vom Präsidenten abgelehnt und die Fragestellung unterbrochen.

Die offiziöse „Westminster Gazette" macht den Vorschlag, den Gedanken an die Einschränkung der Flottenrüstungen auf Grund fester Abmachungen fallen zu lassen, da sich keine Formel finden lasse, die die Suprematie Englands zur See genügend berücksichtige und dabei die andern Beteiligten befriedige. An ihre Stelle sollten auf diplomatischem Wege gepflogene jährliche Beratungen treten, die dann als Grundlage für das Maß der möglichen Beschränkung dienen könnten.

Die Beratung über die Etatsforderung für das Committee of Imperial Defence benutzte Mr. Asquith als Gelegenheit, dieser von seinem unionistischen Vorgänger, Mr. Balfour, geschaffenen Einrichtung volles Lob zu zollen und die Furcht vor einer großen Invasion, solange die Flotte nicht geschlagen sei, als sinnlos zu brandmarken. Die Kommission habe die Frage lange und genau studiert und sei zu der Überzeugung gekommen, daß zu einer Invasion mindestens 70 000 Mann erforderlich seien; eine solche Truppenmacht könne der Flotte nicht entgehen. Trotzdem sei der Organisation der Heimatarmee der Gedanke zugrunde gelegt, daß diese einer solchen Invasionsarmee entgegentreten müsse. Er fand hierzu die Zustimmung Mr. Balfours, mit einer Einschränkung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Haldaneschen Territorialarmee, wenn die zu Expeditionen notwendige reguläre Armee das Land verlassen habe. — Die Organisation dieser Territorialarmee soll nach einer kürzlichen Zirkularverfügung des Kriegsministers im übernächsten Etatsjahre erweitert werden durch Schaffung einer Territorialreserve, mit dem Zweck, Ausfälle in der Territorialarmee zu ersetzen. Diese Reserve wird aus drei Klassen bestehen: The Territorial Force Reserve, the Technical Reserve, the Veteran Reserve. In die erstere können eintreten: Captains, Subalternoffiziere und Mannschaften, die 4 Jahre in der regulären Armee oder der Territorialarmee gedient haben; — in die zweite: Ärzte, Tierärzte, Ingenieure, Eisenbahn- und Telegraphenpersonal, Besitzer von Motorwagen, Ballons, Flugmaschinen usw., ohne vorherige militärische Ausbildung; — in die dritte: alle ausgedienten Offiziere und Mannschaften, die sich für den Notfall (National Emergency) zur Verfügung stellen.

Der Kampf Beresford-Fisher dauert fort. Der Bericht der Untersuchungskommission über die Vorwürfe Lord Beresfords gegen die Marinepolitik der Admiralitä in den letzten Jahren ist an anderer Stelle ausführlich wiedergegeben. Lord Berest

ford veröffentlichte in der Presse eine Erwiderung, daß die in den letzten 2 Jahren eingeführten oder in Aussicht genommenen Verbesserungen (Schaffung eines großen, homogenen Flottenverbandes, gemeinsamer Oberbefehl, gemeinsame Übungen, Ersatzstellung für ausfallende Schiffe, Bewertung der Nucleus-Schiffe als Reserven, Bildung einer strategischen Abteilung in der Admiralität, neue Verteilung und Organisation der Seestreitkräfte) auf seine Anregungen zurückzuführen seien. Im übrigen halte er seine Behauptung in bezug auf Mangel an kleinen Kreuzern und Torpedofahrzeugen aufrecht. Die Untersuchung sei von großem erzieherischen Wert für die Mitglieder des Committee und des Kabinetts gewesen.

Er hofft, seinen Gegnern im Unterhause im nächsten Winter entgegenzutreten. Augenblicklich befindet er sich in Kanada und sucht die kanadische Bevölkerung für die Beteiligung an der Reichsmarine in der von ihm vor der Londoner Handelskammer dargelegten Weise zu gewinnen: Schutz der Handelsrouten, Unterhaltung geeigneter Stützpunkte, automatische Unterstellung der Kolonialmarinen im Kriege unter englischen Oberbefehl: „Five Nations, Five Fleets, One Navy“.

Zur Teilnahme an der Hudson-Fulton-Feier wurden entsandt: der neue Panzerkreuzer „Inflexible“ mit dem V. Kreuzergeschwader („Drake“, „Duke of Edinburgh“, „Argyll“) und als Vertreter der Regierung der Admiral of the Fleet Sir Edward Seymour, der seine Flagge auf der „Inflexible“ gesetzt hat und auf dieser auch die Reise macht.

— Personal. An Stelle des Kontreadmirals Field wurde Captain Herbert E. Purey zum Hydrographer of the Navy ernannt.

Die Offiziere der Royal Marines, die als Funkenoffiziere verwandt werden, erhalten eine Zulage von $2^1/_2$ s pro Tag.

Die Oberstkommandierenden sind ermächtigt worden, eine von Zeit zu Zeit festzusetzende Zahl junger Leutnants, die gute Offiziere in den höheren Graden, über den Rang eines Commanders hinaus, zu werden versprechen, zur bevorzugten Beförderung zu empfehlen.

An Stelle des alten Heizer-Schulschiffs „Nelson“ wird das Linienschiff „Renown“ treten.

Die Admiralität hat angeordnet, daß in Zukunft die Mannschaften vor ihrer Einschiffung auf Gehör und Augen genau untersucht werden, um den Offizieren für die Verteilung auf die Gefechtsstationen einen Anhalt zu geben. Die Untersuchung soll periodisch wiederholt werden.

— Flottentätigkeit. Heimatflotte, aktive Verbände. Nach Beendigung der taktischen Übungen in Berehaven ging die Flotte am 14. Juli nach Southend in See. Für den Marsch dorthin wurden die Streitkräfte in zwei Flotten, eine blaue und eine rote, geteilt; die blaue erhielt die Aufgabe, als feindliche Flotte eine Landung an einem Platze der Südwestküste Englands zu decken, die rote die Aufgabe, eine Landung zu verhindern. Die roten Streitkräfte bestanden aus den vier Schiffen der „Dreadnought“-Klasse als Linienschiffsgros, dem I., II. und IV. Kreuzergeschwader und den Linienschiffen „Bulwark“, „Irresistible“, „Lord Nelson“, „Agamemnon“ als Kreuzerflotte, die blauen aus zwei Schiffen der „King Edward VII.“-Klasse als Linienschiffsgros, aus sechs Schiffen derselben Klasse als Kreuzern und den vier geschützten Kreuzern „Dido“, „Isis“, „Talbot“, „Juno“ als Transportschiffen. Die blaue Flotte erhielt einen Vorsprung von etwa 10 Stunden. Während des Marsches führte Admiral May mit den „Dreadnought“-Schiffen Wendungen und Schwenkungen zur Feststellung der Drehkreise und der Ruderwinkel bei verschiedenen Geschwindigkeiten aus. In Southend blieb die Flotte zusammen mit der Atlantikflotte für die Besichtigung durch die Londoner bis zum 23. Juli, dann suchten die einzelnen Verbände verschiedene Häfen auf, um sich zur Cowes-Revue vorzubereiten, und vereinten sich

wieder am 29. Juli bei der Insel Wight. Am 31. Juli fand die Revue vor dem König und am 2. August vor dem Kaiser von Rußland auf Spithead-Reede statt.

Am 3. August gingen die Schiffe in ihre Heimatshäfen, um den Besatzungen Urlaub zu geben, Kohlen, Proviant und Material aufzufüllen und sich für die Schießübungen bis Mitte August vorzubereiten. Zu diesem Zeitpunkte wurden die Schiffe, die noch nicht die Gunlayer-Übung erledigt hatten, nach Portland und Longsands, die übrigen Schiffe in die nordschottischen Gewässer zur Erledigung der battle practice und night defence practice detachiert. Diese Schießübungen werden die Zeit bis Mitte Oktober in Anspruch nehmen. Die „Indomitable“ soll Mitte Oktober ein besonderes Schlecht-Wetter-Schießen, die „Dreadnought“ ein besonderes Feuer-Leitungs-Schießen ausführen. Für die Nachtschießen der Schiffe und Torpedobootzerstörer wurden zwei alte Torpedoboote als Scheiben hergerichtet, moderne Torpedobootzerstörer darstellend. Da die Gefechtsschießübungen zum ersten Male gegen geschleppte Ziele abgehalten wurden, gab Admiral May eine Anweisung heraus, in der er darauf aufmerksam machte, daß der Erfolg in erster Linie vom practical commonsense und painstaking attention to the practical details und weniger von theoretischen Berechnungen abhinge. Gute Resultate könnten nur erzielt werden, wenn 1. die Geschützführer absolut zuverlässig seien, 2. die Fernrohrvisiere so adjustiert seien, daß alle Geschütze derselben Klasse praktisch auf denselben Fleck treffen, 3. die Befehlsübermittlungsapparate für das Einstellen der Visiere gut funktionierten. Das Memorandum ist im „Naval and Military Record“ vom 2. September zu finden. Der Director of Naval Target Practice in der Admiralität war bei einem Teil der Gefechtsschießübungen zugegen.

An Stelle des Kontreadmirals James Startin wurde Kontreadmiral Edward Bradford zum Zweiten Admiral in der 2. Division ernannt. Der bisherige Flaggkapitän der 1. Division, Captain Moore, wurde als Commodore 1. Klasse Chief of the Staff.

Der Panzerkreuzer „Drake“ kam als Flaggschiff vom I. Kreuzergeschwader zum V. Kreuzergeschwader für „Good Hope“, die einer Reparatur unterzogen werden soll. Flaggschiff des I. Kreuzergeschwaders wurde „Indomitable“, als fünfter Kreuzer trat „Defence“ ein, für diesen „Achilles“ ins II. Kreuzergeschwader. Flaggschiff der I. Torpedobootzerstörer-Flottille wurde der neue Kreuzer „Boadicea“ an Stelle von „Topaze“.

Das Linienschiff „Agamemnon“ geriet während der Schießübungen bei den Longsands auf Grund, kam aber bei der nächsten Flut ohne wesentliche Beschädigungen los. Ebenfalls auf Grund geriet, ohne nennenswerte Beschädigungen zu erleiden, das Begleitschiff der I. Torpedobootzerstörer-Flottille, „Blenheim“, beim Einlaufen in den Hafen von Harwich. Auf dem neuen Linienschiff „Temeraire“ wurden durch unvorsichtige Bedienung eines Salutgeschützes bei der Cowes-Revue vier Mann schwer verletzt, von denen einer starb.

Größerem Unglück entging der Scout „Forward“ der II. Torpedobootzerstörer-Flottille durch rechtzeitige Entdeckung von Sprengstoffkörpern zwischen den Kohlen. Das Gleiche war der Fall bei dem zum V. Kreuzergeschwader (Atlantikflotte) gehörenden Kreuzer „Duke of Edinburgh“ und dem Kohlendepotschiff „Jumna“. Alle drei hatten Cardiff-Kohlen aus dem Kohlendampfer „Fernhill“ genommen.

Die Verbände mit Stammbesatzungen waren ebenfalls seit Mitte August mit Gunlayer-Schießübungen bei Portland und den Longsands und von Anfang September an mit Gefechts- und Nachtschießübungen von Lamlash aus beschäftigt. Der Panzerkreuzer „Euryalus“ soll nach den Schießübungen zu längerer Reparatur außer Dienst stellen. Das Linienschiff „Hannibal“ lief in der Nähe von Plymouth auf ein Wrack oder eine in der Karte nicht vermerkte Untiefe; mehrere Abteilungen wurden leck, so daß die Reparatur etwa 6 Wochen dauern wird.

In Chatham wurde am 25. August das Linienschiff „Albion“ als Stammschiff der zweiten Gruppe von Linienschiffen der IV. Division in Dienst gestellt. Es werden

noch zur Gruppe kommen: „Canopus“ und „Ocean“. Die erste Gruppe besteht aus „Trafalgar“, „Goliath“, „Glory“.

Die Atlantikflotte war von Anfang bis Mitte August und von Mitte September ab zu Schießübungen (battle-practice) in Berehaven.

Das V. Kreuzergeschwader dampfte Mitte September zur Teilnahme an der Hudson-Feier nach Amerika. Kreuzer „Arrogant“ wurde am 14. September durch „Doris“ abgelöst. Kontreadmiral Keppel hißte Ende August seine Flagge als Zweiter Admiral an Stelle des Kontreadmirals Fisher.

Die Mittelmeerflotte blieb nach der Rückkehr ins Mittelmeer von den Julimanövern wegen des spanisch-marokkanischen Konflikts zunächst einige Zeit in Gibraltar, war dann Mitte August in Malta und unternahm einige Tage später eine sechswöchige Kreuztour ins östliche Mittelmeer; zu dieser wurden, wie schon öfters, etwa 120 Soldaten eingeschifft, um sie seegewohnt zu machen. Auf der Reise wurden besonders Torpedobootsangriff und -abwehr geübt.

— Auswärtige Stationen. Das chinesische Geschwader war in nordchinesischen und japanischen Gewässern. Durch eine Kesselexplosion auf dem Torpedobootzerstörer „Otter“ wurden zwei Heizer getötet, zwei schwer verletzt.

Der Kreuzer „Terrible“ bringt Ablösungsmannschaften nach den Schiffen der australischen Station sowie die erste Abteilung der in England ausgebildeten Naval Reserves nach Australien zurück.

Die für die Kapstation bestimmten Schiffe sollen vor der Ausreise einen weißen Anstrich mit grauen Aufbauten, Schornsteinen und Booten erhalten.

— Schiffbauten. Der neue in Devonport nach Ablauf der „Indefatigable“ auf Stapel zu legende Panzerkreuzer des diesjährigen Programms soll größer und länger werden als der Vorgänger, eine Armierung von 30,5 cm-Geschützen und 56 cm-Torpedos für 6400 m Schußweite erhalten, 30 sm Geschwindigkeit erreichen und Typschiff einer Serie von vier Schiffen werden, deren Rest im nächsten Jahre in Bau gegeben werden soll.

Die 1909-Linienschiffe des „Hercules“-Typ werden ebenfalls länger und größer als die „Neptune“. Das Gerücht wiederholt sich, daß sie 34,3 cm- und 15 cm-Geschütze erhalten werden. „Globe“ bezieht diese Angaben erst auf die im April 1910 auf Stapel zu legenden Schiffe, was mehr Wahrscheinlichkeit für sich hat, da die Admiralität die Armierung des in Portsmouth im Herbst auf Stapel zu legenden Linienschiffs an Vickers & Sons, diejenige für den in Devonport zu bauenden Panzerkreuzer an Armstrong bereits vergeben hat und beide Schiffe die gleichen Geschütze erhalten sollen. Der einzige Unterschied wird darin bestehen, daß das Linienschiff fünf, der Panzerkreuzer vier Türme erhält. Die Artilleriearmierung für eins der vier 1910-Schiffe soll auch bereits vergeben sein.

Die Kiellegung des „Colossus“ fand am 8. Juli in Greenock statt; „Hercules“ wurde nach Angabe Mr. McKennas Anfang August auf Stapel gesetzt; Fertigstellung beider Schiffe vor Juli 1911. — „Neptune“ wird am 30. September, „Indefatigable“ am 28. Oktober vom Stapel laufen.

Die Fertigstellung von „St. Vincent“ wird um 3, die von „Collingwood“ um 2 Monate durch den Streik in den Maschinenfabriken verzögert werden.

Mr. McKenna bejahte die Frage, ob „St. Vincent“, „Collingwood“ und „Vanguard“ einen schwächeren Mittschiffs-Gürtelpanzer haben als „Dreadnought“, lehnte es aber ab, die Gründe hierfür bekanntzugeben.

Nach „Engineering“ beträgt die Konventionalstrafe für verspätete Ablieferung der neuen englischen Linienschiffe 100 £ pro Tag, außer wenn die Verzögerung durch Arbeiterstreitigkeiten verursacht wird. Das Blatt bezweifelt, daß die Schiffe in 2 Jahren fertig sein werden.

Das Gewicht der Haupttturbinen des Linienschiffs „Collingwood" beträgt je 85 Tonnen, das der Marschturbinen etwa 40 Tonnen.

— Artillerie. Nachstehende Rekord-Schießleistungen bei der Gunlayers' test werden gemeldet:

„King Alfred" (China-Station): 23,4 cm-Geschütze: 19 Schuß, 14 Treffer;
15 cm-SK: 10,95 Treffer pro Geschütz und Minute; bestes Geschütz: 12 Schuß, 11 Treffer;
7,6 cm-SK: 17 Schuß, 14 Treffer.

Kreuzer „Natal": 23,4 cm-Geschütze: 53 Schuß, 44 Treffer;
19 cm-Geschütze: 43 Schuß, 38 Treffer.

Weitere Resultate:		Schuß	Treffer	Treffer pro Geschütz und Minute
„Hibernia":	30,5 cm-Geschütze . . .	13	4	0,73
	23,4 cm " . . .	27	10	2,0
	15,0 cm " . . .	66	46	4,6
„Mars":	30,5 cm " . . .	14	9	1,63
	15,0 cm " . . .	80	57	4,25
„Achilles":	25,4 cm " . . .	47	21	1,75
	19,0 cm " . . .	37	21	3,0
„Cressy":	23,4 cm " . . .	14	6	3,0
	15,0 cm " . . .	92	60	5,0
„Antrim":	19,0 cm " . . .	37	18	2,57

Auf der Themse sollen Schießversuche mit 7,6 cm-Schrapnells gegen den Zerstörer „Ferret" abgehalten werden.

Ein neues Feuerleitungsverfahren beim Nachtschießen mit Scheinwerferbeleuchtung soll erprobt worden sein.

Mr. McKenna gab auf eine Anfrage im Parlament zu, daß die elektrischen Artillerieanlagen auf „Invincible" nicht einwandfrei gearbeitet hätten und Änderungen notwendig geworden seien.

— Torpedowesen. Die Zahl der vorhandenen Torpedobootzerstörer mit einer Probefahrtsgeschwindigkeit von über 30 kn gibt Mr. McKenna, wie folgt, an: England 67, Frankreich 9, Verein. Staaten 0, Deutschland 27.

Torpedoschießen und Preisschießen bei Nacht gegen Schiffe wurde eingeführt.

Der Zerstörer „Crusader" erreichte bei der ersten Probefahrt an der Meile 35,25 kn und bei der sechsstündigen Fahrt durchschnittlich 35 kn.

Die vierteljährliche Probefahrt der I. Torpedobootzerstörer-Flottille ergab für die Boote der „River"-Klasse eine Geschwindigkeit von 24 bis 25 kn; nur „Teviot" brach zusammen.

Inbaugabe der sechzehn Zerstörer des Programms 1908: März 1909 vier, April acht, Mai vier.

Die Torpedobootzerstörer des diesjährigen Programms wurden in Bau gegeben, und zwar je einer an zwei neue Firmen: A. & J. Inglis, Glasgow, und Swan Hunter, Newcastle; zwei bei Denny & Brothers; je drei bei Leslie & Co., Fairfield & Co., White & Co., Brown & Co.; vier bei Thornycroft & Co.

Mit der Fertigstellung von „Nr. 36" (coastal destroyer) und seinem Eintritt in die Front sind die Hafenflottillen von Portsmouth, Devonport und Sheerneß vollzählig mit diesem Typ besetzt. (Drei Flottillen zu je zwölf Booten.)

„Nr. 34" und „Nr. 35" sind abgeliefert worden.

— Unterseeboote. „C 29" und „C 30" wurden fertiggestellt. Die Hebungsversuche von „C 11" wurden als aussichtslos aufgegeben.

Auf dem Begleitschiff „Forth" wurden durch Kesselrohrbruch ein Mann getötet und vier Mann verletzt.

— Minenwesen. Der Kreuzer „Andromache" wurde in Chatham als Minenschiff in Dienst gestellt.

Auf eine Anfrage im Oberhause, ob nach den Erfahrungen der letzten Manöver für die Minenleger, wie „Iphigenie", nicht eine leichte artilleristische Armierung, etwa 7,6 cm-SK, zu empfehlen sei, wurde ausweichend geantwortet.

Einige Torpedokanonenboote machten mit zwei Fischdampfern Minensuchübungen bei Portland.

— Häfen und Werften. Bei einem Versuch zum Forcieren der Hafensperre von Portsmouth durch den Zerstörer „Ferret" wurde die Sperre von dem mit 15 kn anlaufenden Boot glatt durchschnitten. Der Bug des „Ferret" war vorher verstärkt und zugeschärft worden; die Sperre lag zwischen zwei Leichtern in einem flachen Teil des Hafens.

Die Verteidigungsanlagen von Bristol sollen nicht erneuert werden.

Die Einrichtung von Dundee als Basis für Unterseeboote ist nahezu fertig.

Zum Schutz gegen Spionage wird für jede der drei Kriegswerften ein Detective Inspector angestellt.

— Ozeanfahrt. Durch Eröffnung der Reiseroute über Fishguard ist die Gesamtdauer der Reise New York—London (mit „Mauretania") um etwa sechs Stunden verkürzt worden.



Vereinigte Staaten von Amerika. Ereignisse von besonderer Bedeutung auf dem Gebiete des Flottenwesens haben sich während der letzten zwei Monate nicht zugetragen. Die verschiedenen Flottenabteilungen haben nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten auf den Schiffen die programmäßigen Übungen wieder aufgenommen. Daneben sind in Kreisen der Verwaltung und in der Presse die schon früher mehrfach berührten Bestrebungen hinsichtlich der Reorganisation der Marineverwaltung sowie der Unterstützung der Landesverteidigung durch Ausbau der Inlandkanäle und endlich der Subventionierung der Handelsmarine weiter verfolgt worden. Mit bezug auf die ersterwähnte wichtige Frage sind Entscheidungen noch nicht getroffen worden, und der Marinesekretär hat inzwischen einer Presseabordnung die Gründe dafür wie seine Auffassung im allgemeinen mitgeteilt. Aus diesen Mitteilungen geht folgendes hervor: Marinesekretär Meyer hatte nach seinem Amtsantritte zunächst einen Ausschuß unter dem Vorsitze des Kontreadmirals Sperry, den sogen. Sperry-Board, mit der Begutachtung der von seinem Amtsvorgänger Newberry geplanten und teilweise schon in die Praxis übersetzten Verwaltungsänderungen beauftragt. Das Ergebnis der Beratungen dieses Ausschusses war nur ein teilweise befriedigendes, indem sich im allgemeinen nur hinsichtlich der Reorganisation der Werftverwaltung eine Übereinstimmung herausstellte, während betreffs der anderen Fragen die Ansichten auseinandergingen. Auch die Tätigkeit eines neuen Ausschusses unter dem Vorsitze des Kontreadmirals Leutze, des Leutze-Board, hatte nur insofern ein positives Ergebnis, als er die Notwendigkeit nachwies, das bereits tatsächlich abgeschaffte Bureau of Steam Engineering mit seinen unterstellten Werftressorts wiederherzustellen. Einem dritten Ausschusse unter Vorsitz des Kontreadmirals Swift, dem Swift-Board, wurde darauf die Aufgabe gestellt, endgültige Vorschläge zu machen, und zwar sowohl hinsichtlich der Werftverwaltung wie einer damit im Zusammenhange stehenden Reorganisation der obersten Behörde. Der abschließende Bericht sollte zum 1. Oktober vorgelegt werden und der Marinesekretär will daraufhin, nachdem er zuvor noch die Werften und Stationen an beiden Küsten der Union besichtigt hat, seine Entscheidung treffen. Mit bezug auf die Werftverwaltung hat er vorläufig seine Ansicht dahin geäußert, daß er zwar den

Schiffbaudirektor als den leitenden Techniker betrachtet, jedoch dem Oberwerftdirektor die volle Verantwortung für den gesamten Werftbetrieb bewahren und auch den früheren Ressortdirektoren, die auf die Stellung eines „Inspektors“ herabgesunken sind, wieder die Verantwortlichkeit innerhalb ihres Geschäftskreises und gegenüber dem betreffenden „Bureau“ in der Zentralverwaltung übertragen will. Die Hauptschwierigkeit einer befriedigenden Reorganisation sieht er aber in dem Mangel an einer sachverständigen Spitze über den Bureaus des Marinedepartements. Er führt dazu aus, daß in den letzten acht Jahren sieben Marinesekretäre im Amte gewesen wären und daß es unter solchen Umständen dem verantwortlichen Chef bei aller Begabung und Opferwilligkeit unmöglich gewesen sei, sich ein selbständiges Urteil über die verwickelten Fragen seines Ministeriums zu bilden, zumal da sich die Ansichten der voneinander unabhängigen Bureauchefs, auf deren Urteil er sich stützen müsse, häufig widersprechen. Es müsse daher eine Methode ausfindig gemacht werden, die eine Oberaufsicht (supervision) über die Tätigkeit der verschiedenen Bureaus und eine Zusammenfassung dieser Tätigkeit zu wirklich gemeinsamem Wirken ermögliche. Dazu komme noch die Notwendigkeit, sich über die Bedeutung der verschiedenen Werften vom militärischen und wirtschaftlichen Standpunkte aus klar zu werden und sich darüber schlüssig zu machen, ob einzelne der vorhandenen Werften, speziell diejenigen zu New Orleans und Pensacola, wichtig genug sind, um die auf sie verwendeten beträchtlichen Kosten zu rechtfertigen. Auch hierüber soll sich der Ausschuß äußern. Er ist lediglich aus Seeoffizieren gebildet und besteht außer dem Vorsitzenden, Kontreadmiral Swift, der selbst längere Zeit Oberwerftdirektor war, aus drei Kapitänen zur See und vier Fregattenkapitänen, die den verschiedensten Dienststellungen entnommen sind. Man darf auf den Ausschußbericht gespannt sein, von dem es in hohem Grade abhängen wird, ob es gelingt, den im Kongresse zu erwartenden Widerstand gegen eine Änderung des Bureausystems zu besiegen. Denn die inzwischen bekannt gewordene Zusammensetzung der Marineausschüsse des Senats und Repräsentantenhauses im neuen Kongresse weist nur geringfügige Änderungen gegen früher auf, und wenn auch der als Gegner jeder Reorganisation bekannte Senator Hale den Vorsitz des Marineausschusses gegen den des Budgetausschusses vertauscht hat, so ist er dennoch im Marineausschusse des Senats verblieben, und ebenso hat Mr. Foß den Vorsitz im Marineausschuß des Repräsentantenhauses behalten.

Der Ausbau der Inlandkanäle, die der Küstenschiffahrt und kleineren Fahrzeugen der Kriegsflotte die Gefahren der Küstengewässer und im Kriegsfalle die Belästigung durch Blockadeschiffe ersparen sollen, ist durch den Baubeginn des Cape Cod-Kanals eingeleitet worden. Der Kanal wird eine Gesamtlänge von 12 sm haben, an der Oberfläche 250 bis 300 Fuß (76 bis 91 m), in der Sohle 160 Fuß (49 m) breit sein und bei Niedrigwasser eine geringste Tiefe von 25 Fuß (7,6 m), bei Hochwasser von 30 Fuß (9,1 m) besitzen. Die Kosten werden zwischen 11 und 13 Millionen Dollars betragen und die Fertigstellung soll im Jahre 1913 erfolgen. Durch diesen Kanal in Verbindung mit der Chesapeake-Bay und anderen vorhandenen Wasserläufen werden Schiffe entsprechender Größe auf dem Inlandwege von Norfolk nach Boston gelangen können. Von den südlichen Staaten werden Anstrengungen gemacht, eine Erweiterung der Kanalverbindung in der Weise herbeizuführen, daß sie bei Key West endet, daß also eine Inlandreise von Boston bis zum Golf möglich wird.

Zur Unterstützung der Bestrebungen, welche den Ausbau der Handelsflotte durch staatliche Subsidien fördern wollen, werden in der Presse folgende Zahlen angeführt: Der Tonnengehalt der amerikanischen Seeschiffe beträgt jetzt 200 000 Tonnen weniger als vor hundert Jahren. Im Jahre 1861 trugen amerikanische Schiffe 65 Prozent des Außenhandels, jetzt weniger als 8 Prozent. Von 292 Schiffen, die im letzten Januar den Suez-Kanal passierten, führte nur eines das Sternenbanner, und im Jahre 1908 führten es nur sieben Dampfer über den Atlantischen Ozean. Dahingegen haben amerikanische Kapitalisten mehr als 2 Milliarden Dollars in Schiffen unter fremder Flagge

angelegt, und das Land bezahlt täglich 500 000 Dollars an fremde Schiffe, die seinen Außenhandel vermitteln.

Zur Zeit dreht sich das Hauptinteresse um die Hudson-Fulton-Feier, bei der die Marine durch 16 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer, 12 Torpedoboote, 4 Unterseeboote und 15 Hilfsdampfer, im ganzen durch 53 Schiffe und Fahrzeuge vertreten sein wird. Von fremden Schiffen werden 17 erwartet, davon 4 deutsche, 4 englische, 3 französische, 2 italienische und je 1 aus den Niederlanden, Mexiko, Argentinien und Cuba.

— Flottentätigkeit. Die Atlantische Linienschiffsflotte hat nach der Feier des Unabhängigkeitsfestes die routinemäßigen Sommerübungen aufgenommen und, soweit die Pressenachrichten darüber Aufschluß geben, seitdem fleißig geübt. Es wurden zunächst Einzelübungen, alsdann taktische Übungen im Verbande und endlich Gefechtsübungen der Geschwader gegeneinander durchgeführt. Ferner fanden Nachtübungen mit Torpedo- und Unterseebootsangriffen statt. Über Unfälle bei den Übungen ist nichts bekannt geworden; dagegen wird ein entschiedener Fortschritt in der Sicherheit des Manövrierens gemeldet. Auch die in der zweiten Augusthälfte begonnenen Schießübungen, für die nach Möglichkeit schlechtes Wetter aufgesucht wurde, sollen gute Erfolge aufgewiesen haben. Besonders schlecht war das Wetter bei den Gefechtsschießen in den letzten August- und ersten Septembertagen, so daß die Schleppdampfer, welche die als Scheiben benutzten alten Torpedoboote „Nicholson" und „O'Brien" zu tauen hatten, zeitweise den schützenden Hafen aufsuchen mußten. Die Boote waren mit Masten versehen, zwischen denen Leinwandscheiben aufgehängt waren, um ein linienschiffsähnliches Ziel herzustellen. Für das Nachtschießen wurden mit Leuchtsatz (tracers) versehene Geschosse verwendet.

Die Erfahrungen mit den neuen Gefechtsmasten, mit denen die meisten Linienschiffe, wenigstens teilweise, versehen sind, scheinen nicht sehr günstig ausgefallen zu sein, so daß schon von der Möglichkeit gesprochen wird, sie wieder aufzugeben. Es wird gegen die neuen Gittermasten geltendgemacht, daß sie zu hoch sind (36,5 m) und daß die Plattform für die Feuerleitung ungeschützt ist, so daß schon daran gedacht wurde, die Plattform mit dreizölligen Platten zu panzern, was aber wegen des hohen Gewichts untunlich ist. Der Vorteil des hohen Standpunktes soll gegenüber den sonstigen Nachteilen, zu denen wahrscheinlich auch ein Vibrieren des Beobachtungsstandes zu rechnen sein wird, nicht hinreichend in die Erscheinung getreten sein, und man neigt sich bereits der Ansicht zu, daß Feuerleitungsstationen unter Panzerschutz in der Höhe und in der Art der Kommandotürme günstiger sind. Zur Zeit sind versehen mit zwei Gittermasten die Linienschiffe „Connecticut", „Louisiana", „Kansas", „New Jersey", „Georgia" und „Vermont", mit je einem Mast „Minnesota", „Nebraska", „Rhode Island", „Virginia", „Wisconsin", „Missouri", „Ohio", „Idaho" und „Mississippi". Das Linienschiff „New Hampshire" und die Panzerkreuzer „North Carolina" und „Montana" haben noch keine neuen Masten.

Über die Schießübungen der Torpedobootsflottillen wird berichtet, daß nachts gegen bewegliche Ziele auf Entfernungen von 800 bis 2000 Yards (730 bis 1820 m) geschossen worden ist. Das Unterseeboot „Cuttlefish" soll das Linienschiff „Vermont" bei einem Angriffe auf eine Entfernung von 3800 Yards (3470 m) mittschiffs getroffen haben.

Das Linienschiff „Maine" mußte in den ersten Augusttagen wegen schlechter Kessel aus dem Verbande ausscheiden und konnte erst zu Anfang September durch die endlich fertig gewordene „Missouri" ersetzt werden. Die „Maine" wurde außer Dienst gestellt, um neue Kessel zu erhalten, wofür etwa 1 Jahr beansprucht wird. Auch „Alabama", „Kearsarge" und „Kentucky" sind mittlerweile außer Dienst gestellt worden, so daß sich von Linienschiffen nur noch die „Indiana" in Reserve befindet.

Die Panzerkreuzerdivision („North Carolina", „Montana" und „New York") ist zu Anfang August aus dem Mittelmeer zurückgekehrt und zur Flotte getreten, später

auch die Scouts „Salem“ und „Birmingham“. Inwieweit die Kreuzer bei den taktischen Übungen der Flotte Verwendung gefunden haben, ist nicht bekannt geworden. Jedenfalls dürfte es bei den Übungen sehr an Kreuzern gefehlt haben.

Das Schulgeschwader („Olympia“, „Chicago“, „Hartford“, „Tonopah“) ist am 28. August aufgelöst worden. Die Schiffe wurden außer Dienst gestellt.

Das 1. (Panzerkreuzer-) Geschwader der Pazifischen Flotte hat am 5. September eine Übungsreise nach den ostasiatischen Gewässern angetreten. Das Geschwader geht über Honolulu zunächst nach Manila und soll dort größere Übungen abhalten. Im Dezember suchen die Schiffe paarweise chinesische und japanische Häfen auf. Am 19. Januar 1910 soll sich das Geschwader vor Yokohama wieder vereinigen und am 15. Februar nach S. Francisco zurückkehren.

Der Panzerkreuzer „St. Louis“ kehrte am 22. August von seiner Kreuztour nach der Südsee wieder nach S. Francisco zurück.

Die Kreuzer des 3. Geschwaders haben während der letzten Monate eine Verbandsfahrt nach chinesischen und japanischen Häfen ausgeführt.

Das Vorratsschiff „Supply“ hat das alte Kanonenboot „Concord“ als Stationsschiff vor Guam abgelöst.

Die Unterseeboote „Adder“ und „Moccasin“ sind auf dem Kohlendampfer „Caesar“ nach Manila gesandt worden, wo sie mit den dort bereits vorhandenen Booten „Shark“ und „Porpoise“ zu einer Unterseebootsflottille vereinigt werden sollen.

— Personal. Die Kontreadmirale Moore, Swinburne und Sperry sind verabschiedet und die Kapitäns zur See Phelps und Stuart zu Flaggoffizieren befördert worden. Nach wenigen Tagen wurde auch der neu ernannte Kontreadmiral Stuart verabschiedet und an seiner Stelle der Kapitän zur See Niles befördert.

— Schiffbau, Probefahrten. Baustadium am 1. September 1909:

Linienschiffe:

„South Carolina“	98,0 %	„Florida“	29,2 %
„Delaware“	94,2 „	„Utah“	38,1 „
„North Dakota“	93,5 „		

Das neue Linienschiff „Michigan“ ist am 31. August an die Marineverwaltung abgeliefert worden. Das Linienschiff „North Dakota“, das planmäßig im September mit seinen Probefahrten beginnen sollte, wird diese frühestens im Dezember vornehmen können, weil die Panzerplatten für drei Türme und die unteren Kasematten nicht rechtzeitig angeliefert wurden.

Die Angebote auf den Bau der Linienschiffe „Arkansas“ und „Wyoming“ sind in der zweiten Augusthälfte im Marinedepartement zur Vorlage gelangt. Die höchste Forderung war die der Newport News Comp. für ein Schiff mit einer Kombination von Parsons-Turbinen und Kolbenmaschinen, in 36 Monaten fertigzustellen, mit 5 010 000 Dollars, die niedrigste für ein gleichartiges Schiff, Bauzeit 32 Monate, die von Cramp & Sons mit 4 475 000 Dollars. Die New York Shipbuilding Comp. forderte für das gleiche Schiff bei einer Bauzeit von 32 Monaten 4 780 000 Dollars. Die Forderungen der genannten drei Werften für ein Schiff mit Kolbenmaschinen allein betrugen 4 790 000 bzw. 4 450 000 bzw. 4 675 000 Dollars. (Es handelt sich hierbei immer nur um Schiffskörper und Maschinen, ohne Panzerung und Armierung.) Für ein Schiff mit $20^3/_4$ kn Geschwindigkeit (gegen 20,5 kn der Bauvorschrift) verlangte die New York Comp. 4 875 000 Dollars (Turbinen und Kolbenmaschinen) und 4 750 000 Dollars (nur Kolbenmaschinen). Die Fore River Comp. hatte nur Angebote auf Schiffe mit Curtis-Turbinen oder deren Kombinationen eingereicht und forderte bei 33 Monaten Bauzeit für ein Schiff mit reiner Turbinenanlage 4 147 000 Dollars, für eine Kombination mit Kolbenmaschinen 4 947 000 Dollars und für eine Kombination von Curtis-

Turbinen und elektrischem Motor 5 097 000 Dollars. Eine Entscheidung war nach den letzten Nachrichten noch nicht getroffen, weil man im Marinedepartement sich noch nicht klar geworden war, ob die Schiffe eine reine Turbinenanlage oder eine Kombination einer solchen mit Kolbenmaschinen erhalten sollen. Letzteres ist das wahrscheinlichere, und es werden voraussichtlich die New York Shipbuilding Comp. und die Cramps-Werft den Zuschlag auf je ein Schiff erhalten oder inzwischen schon erhalten haben, weil nach Kongreßbeschluß eine Werft immer nur ein Schiff der neuen Bewilligung in Auftrag bekommen darf. Zu der Einführung der Curtis-Turbine will man sich noch nicht entschließen, weil die Erfahrungen auf dem Scout „Salem“ dazu nicht ermutigen und selbst wenn die neuesten Fahrten mit diesem Schiffe günstiger ausfallen, die Bearbeitung der Ergebnisse zu lange Zeit in Anspruch nehmen wird, um darauf mit der Bauvergebung der neuen Schiffe noch warten zu können.

Für die Panzerlieferung (im ganzen rund 13 000 Tonnen), die bis zum 18. Februar 1910 beginnen und in Raten von 600 Tonnen monatlich erfolgen muß, haben gefordert:

die Midvale Steel Comp. 420 bis 590 Dollars für die Tonne je nach der Stärke,
= Bethlehem = = 420 = 587 = = = = = = = =
= Carnegie = = 420 = 600 = = = = = = = =

Der Zuschlag ist allen drei Fabriken zu je etwa einem Drittel und zu den Preisen der Bethlehem Co. erteilt worden.

Die Baudaten für die Schiffe sind folgende: Länge 166 m, Breite 28,35 m, Tiefgang 8,68 m, Wasserverdrängung 26 000 Tonnen, Pferdestärken 33 000, Kohlenfassung 3000 Tonnen, Geschwindigkeit 20,5 kn, Besatzung 1100 Köpfe. Der Gürtel- und Turmpanzer erhält eine Stärke von 279 mm, der übrige Seitenpanzer von 203 mm. Armierung: zwölf 50 Kaliber lange 30,5 cm, einundzwanzig 12,7 cm-SK und zwei Torpedorohre. Die 30,5 cm-Geschütze stehen in sechs Mittschiffstürmen in folgender Anordnung: Turm I und II auf der 8,5 m hohen Back mit 10,3 und 12 m Feuerhöhe, Turm III bis VI hinter dem hinteren Schornstein, Turm III mit 9,7 m, die übrigen mit etwa 7,6 m Feuerhöhe. Hinter Turm II steht der Kommandoturm, alsdann der vordere Gefechtsmast mit Scheinwerfer, darauf der vordere Schornstein mit zwei kleinen offenen Scheinwerfertürmen auf jeder Seite, dann der zweite Gefechtsmast und schließlich der hintere Schornstein und wiederum ein Scheinwerferturm. Die Gefechtsmasten werden, die Beibehaltung der Gittermasten vorausgesetzt, 36,5 m hoch und stehen etwa 12 m auseinander.

Die Lieferung der Geschütze für die neuen Schiffe wird, zum ersten Male in der Geschichte der neuen Flotte, wenigstens zum Teil durch die Privatindustrie erfolgen, da die Geschützfabrik zu Washington nicht imstande ist, den ganzen Bedarf rechtzeitig zu decken, nachdem der Kongreß die Mittel für die beantragte Erweiterung des Werkes gestrichen hat.

Das neue Linienschiff „South Carolina“ hat als Mittel aus fünf Meilenfahrten eine Geschwindigkeit von 19,25 kn erzielt, als höchste für kurze Zeit sogar 20,52 kn. Gefordert sind 18,5 kn.

Der Scout „Salem“ hat bei neuen erfolgreichen Probefahrten eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 25,7 und eine höchste Leistung von 26,82 kn erreicht und damit den Konkurrenten „Chester“ um 1 kn geschlagen. Die Maschinen entwickelten 2000 Pferdestärken mehr als früher. Man ist auf das Ergebnis der 24stündigen Dauerfahrt gespannt, auf der die Curtis-Turbinen der „Salem“ gegen die Parsons-Turbinen der „Chester“ stehen werden.

Der neue Torpedobootzerstörer „Flusser“ erzielte als Mittel aus fünf Meilenfahrten eine Geschwindigkeit von 32,7 kn. Die höchste Leistung betrug 33,7 kn. Gefordert waren 28 kn. Das Fahrzeug führt Parsons-Turbinen.

Das neue Unterseeboot „Narwhal“ hat im ausgetauchten Zustande eine 25 stündige Dauerfahrt über 300 sm mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12¼ kn abgehalten, ohne inzwischen zu stoppen. Das Boot ist bei der Fore River Comp. zu Quincy gebaut.

Der neue Kohlendampfer „Mars“ hat mit den vorgeschriebenen 7500 Tonnen Kohlen an Bord während einer 24 stündigen Dauerfahrt einen Durchschnitt von 12,63 kn (gegen 12 kn der Bauforderung) erzielt. Das Schiff soll seine Kohlenladung mit einer Leistung von 1000 Tonnen in der Stunde löschen können. Es führt zehn Kohlenluken, aus denen je ein Förderkorb von einer Tonne Inhalt in 100 Gängen pro Stunde arbeitet.

— Artillerie. Über Schießerfolge der Küstenartillerie wird folgendes gemeldet: Vom Fort Warden (Puget Sound) wurden aus vier 25,3 cm-Geschützen gegen eine Schleppscheibe auf durchschnittlich 4100 m Entfernung mit 30 Schuß 25 Treffer = 83 Prozent erzielt. Bei einem Schießen aus 30,5 cm-Mörsern erzielte man mit 14 Schuß 9 Treffer = 64 Prozent. Näheres über die Scheibe und deren Fahrt wird nicht angegeben. — Bei einer Übung in Fort Monroe waren alle wichtigen Posten ausschließlich mit Offizierschülern der Küsten-Artillerieschule besetzt. Es wurde aus fünf 30,5 cm- und vier 25,3 cm-Geschützen gegen eine mit 7 kn Fahrt geschleppte Scheibe von 9 × 18 m auf 4500 m Entfernung geschossen. 25 Sekunden nach erteilter Feuererlaubnis fiel der erste Schuß aus einem 30,5 cm-Geschütz und nach im ganzen 2½ Minuten waren 24 Schuß gefeuert, von welchen 18 trafen = 75 Prozent.

— Verschiedenes. Wie nachträglich bekannt geworden ist, hat sich auf dem Panzerkreuzer „North Carolina“ am 11. Juli im Mittelmeer eine Bunkerexplosion zugetragen, bei der ein Leutnant zur See getötet wurde.

Am 11. August ist ein Marine-Schleppdampfer, der mit Ankern und Ketten beladen war, im Sturme an der Küste von Massachusetts gekentert, wobei ein Assistenzarzt und drei Matrosen das Leben verloren.

Es wird beabsichtigt, Aufklärungskreuzer mit Flugmaschinen zu versehen, für die Plätze auf der hinteren Kommandobrücke in Aussicht genommen sind. Es sollen Angebote für Flugmaschinen ausgeschrieben werden, die 4 Stunden lang eine Geschwindigkeit von 40 Meilen halten und vom Wasser aufsteigen und darauf niedergehen können.

Auf der Atlantischen Flotte ist angeordnet worden, daß abwechselnd mit dem Seesoldatendetachement seemännisches Personal zur Ausbildung die Sicherheitswachen bilden soll. Ebenso sollen zeitweise Matrosen die Aufsichtspatrouillen am Lande bei Beurlaubungen bilden und zu Transport-Begleitkommandos herangezogen werden. Es scheint hiernach, als wenn der Gedanke, die Seesoldatendetachements von Bord zurückzuziehen, noch weiter verfolgt wird.

Der Plan, die Insel Corregidor in der Bucht von Manila zur Hauptstation der Verteidigung zu machen, wird ernstlich erwogen. Man will dort für 8 Millionen Dollars einen Wellenbrecher bauen, der einen idealen Hafen schaffen würde. Es wird besonders betont, daß Platz für alle erforderlichen Baulichkeiten daselbst reichlich vorhanden und daß das Klima im Gegensatze zu dem von Olongapo besonders gesund ist.

Zum Ausbau des Panama-Kanals werden für das Rechnungsjahr 1910 48 Millionen Dollars gefordert. Der Etat des laufenden Jahres beträgt 33,6 Millionen.

Das Hydrographische Amt hat zur Behebung von Zweifeln folgende Zahlen mitgeteilt: In den Vereinigten Staaten hat die Seemeile eine Länge von 6080,27 Fuß, in England (entsprechend dem Admiralty Knot), 6080 Fuß, in Deutschland, Österreich und Frankreich 6076,23 Fuß. Die „geographische Meile“ = der Länge einer Äquator-Längenminute mißt 6087,15 Fuß, die statute mile (das hauptsächlich am Lande gebräuchliche Längenmaß) 5280 Fuß (Army and Navy Journal).

Die alte Korvette „Enterprise“ ist aus der Flottenliste gestrichen worden.

Frankreich. Das Kabinett Briand, das bei seinem Amtsantritt Ende Juli die Absicht bekundet hat, im allgemeinen die Politik Clemenceaus fortzusetzen, hat in sein Programm die Erklärung aufgenommen, es werde auf Grund der in letzter Zeit an der Marine geübten Kritik die tatsächlichen Mißstände feststellen und durch gründliche Reformen dafür sorgen, daß die Staatsgelder in Zukunft in wirksamer Weise verwendet werden. Die von M. Picard als besonders dringend geforderte Summe von 6,508 Millionen Mark für die Munitionsausrüstung der „Danton"-Klasse und für die Vergrößerung einzelner Trockendocks, die auch von der neuen Regierung aufrechterhalten wurde, ist am 27. Juli, kurz vor dem Schluß der parlamentarischen Session, von Senat und Deputiertenkammer mit großer Mehrheit bewilligt. Eine abschließende Abstimmung über die Vorschläge der Marine-Untersuchungskommission hat dagegen nicht stattgefunden.

Die Ernennung des neuen Marineministers, des Vizeadmirals Boué de Lapeyrère, der 57 Jahre alt und, seit dem 18. Januar 1908, im Dienstgrade jüngster Vizeadmiral ist, wird im allgemeinen sympathisch begrüßt. Er hat sich hinsichtlich seines Programms dahin geäußert, daß er ein organisches Gesetz über die Zusammensetzung der Flotte vorlegen werde, daß er fünf Geschwader zu je acht Linienschiffen für notwendig, weitere Panzerkreuzer hingegen für überflüssig halte; er ist Anhänger der Torpedo- und Unterseeboote als offensiver Verteidigungswaffen; er wird alle unmodernen Schiffe ausrangieren und dafür sorgen, daß Offiziere, die sich dauernd in Landstellungen zu halten suchen, in der Marine nicht geduldet werden. Die umfangreiche Reformtätigkeit, die der neue Minister in der kurzen Zeit seiner Amtsführung bereits entfaltet hat, ist an anderer Stelle eingehend gewürdigt.

Gleichzeitig mit seiner Ernennung hat diejenige des bisherigen Unterstaatssekretärs im Kriegsministerium, Abgeordneten Chéron, zum Unterstaatssekretär der Marine stattgefunden. Ihm ist die Leitung des gesamten Verwaltungsdienstes der Marine übertragen; insbesondere gehören die Ausschreibung von Lieferungen, der Abschluß von Kontrakten, die Regelung der Ausgaben, die Behandlung der Arbeiterfragen zu seinen Obliegenheiten; ihm unterstehen die Sanitäts- und Justizverwaltung, das gesamte Verwaltungspersonal, das Sanitätspersonal sowie das sonstige Personal in allen Verwaltungsangelegenheiten. Der Unterstaatssekretär hat das Recht, vor den Kammern zu sprechen, er unterstützt den Minister bei der Vorbereitung und bei der Diskussion des Budgets. M. Chéron hat bei seinem Amtsantritt ein Rundschreiben erlassen, in dem er erklärt, politische Rücksichten dürften bei der Entscheidung militärischer Dienstangelegenheiten keine Rolle spielen, und in dem er sich ferner gegen die Indiskretionen innerhalb der Marineverwaltung wendet. — Er hat zunächst seine Aufmerksamkeit der Verbesserung der Verpflegung zugewandt, ein Gebiet, auf dem er bereits in der Heeresverwaltung wesentliche Erfolge erzielt hat; weiter hat er zur Vereinfachung des Geschäftsbetriebes eine Commission de décentralisation et de simplification administrative sowie zur Prüfung wirtschaftlich-technischer Fragen der Werften eine ständige beratende Kommission eingesetzt, die ähnlich der im Kriegsministerium tätigen wirken soll.

— Marineetat 1910. Wie der gesamte Etat ist auch der Marineetat für 1910 durch die neue Regierung einer Revision unterzogen. Nach einer Mitteilung des Finanzministers, M. Cochery, an die Budgetkommission wird das Marinebudget um 29,98 Millionen Francs (23,98 Millionen Mark) erhöht, um das Material und die Vorräte aller Art auf die notwendige Höhe zu bringen. Die Budgetkommission hat ihre Zustimmung zu dieser Änderung des Etats erteilt. Ein neues Programm ist im Etat für 1910 noch nicht berücksichtigt; sollten im Laufe des Jahres 1910 noch neue Schiffe gefordert werden, so würde gleichzeitig eine Vorlage über die Deckung der Kosten eingebracht werden. Die vom Marineminister geplante Neueinteilung des Budgets in 1. laufende Ausgaben für die Kriegsflotte, 2. Ausgaben für die Handelsmarine und 3. einmalige Ausgaben für Neubauten usw., die nach deutschem Muster eine größere Übersichtlichkeit des Etats gewähren soll, ist auf das Rechnungsjahr 1911

verschoben, um die Nachprüfung des abgeänderten diesjährigen Etats nicht zu erschweren.

Dem Marineminister ist durch Dekret vom 17. September für 1909 ein Nachtragskredit von 2,725 Mill. Francs (2,18 Mill. Mark) für Schiffbau- und Reparaturzwecke angewiesen.

— Geschwadertätigkeit. Ende Juli waren das Mittelmeer- und das Nordgeschwader mit ihren Torpedobootsflottillen in Cherbourg bei dem Besuch des Zaren (31. Juli, 1. August) zugegen; 4 Panzerkreuzer und 12 Torpedojäger gaben den russischen Schiffen bei Ankunft und Abfahrt das Geleit; am 1. August führten 4 Tauchboote und ein Unterwasserboot Manöver vor den russischen Gästen aus.

Am 6. und 10. August fanden vor Cherbourg Übungen von neun Tauchbooten und vier Unterwasserbooten gegen beide Geschwader in drei Serien statt: 1. Das Mittelmeergeschwader lief aus Cherbourg durch die Westausfahrt aus, nachdem es durch die Torpedojäger die Verteilung der Cherbourg blockierenden Unterseeboote erkundet hatte. Bei leichtem Nebel gelang der Durchbruch unbemerkt. 2. Das Geschwader beabsichtigte, in den von den Unterseebooten verteidigten Hafen einzulaufen, geschützt durch einen doppelten Ring von Torpedojägern. Trotz einiger Gegenmanöver gegen die von den Torpedojägern signalisierten Boote gelangen mehrere Angriffe. 3. Beide Geschwader liefen am 10. August, bis zum Erreichen der offenen See durch die Torpedojäger geschützt, von Cherbourg nach Brest aus. Die Unterseeboote sollten bei der Ausfahrt, unterwegs oder bei der Ankunft vor Brest angreifen; sie verfügten nicht über Schiffe oder Torpedojäger zum Heranführen und hatten sich in drei Gruppen geteilt. Das Nordgeschwader wurde bei den Casquets von „Germinal“ angegriffen; das Mittelmeergeschwader wich, davon benachrichtigt, aus. Beide Geschwader liefen am 11. in Brest ein. — Die früher angekündigten (vgl. August/September-Heft S. 997) Unterseebootsmanöver bei Quiberon sind aufgegeben.

Die 1. Division des Mittelmeergeschwaders traf nach Anlaufen verschiedener Häfen der atlantischen Küste am 6. September in Toulon ein, nachdem sie eine mehrtägige Volldampffahrt mit $^2/_3$ Kesselzahl und 16 kn sowie zum Schluß mit allen Kesseln und 18 kn erledigt und unterwegs nördlich Majorka eine Gefechtsübung mit der 3. und 4. Division durchgeführt hatte. Ende September erledigte sie dann das Preisschießen.

Die 2. Division ging am 12. September unter Kontreadmiral Le Pord nach stattgehabter Gefechtsbesichtigung zur Teilnahme an der Hudson-Fulton-Feier nach New York ab, wo sie am 20. September ankam. Sie hat die Fahrt mit 16 kn Durchschnittsgeschwindigkeit erledigt.

Die 3. und 4. Division übte im westlichen Mittelmeer; eine Volldampffahrt der 3. Division vom Golf San Juan nach den Salins ergab eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 bis 17 kn. Nach ihrem Zusammentritt als II. Geschwader werden beide Divisionen zunächst in Biserta reparieren.

Das Nordgeschwader ging Mitte August nach Quiberon, um dort gefechtsmäßige Schießübungen (3e et 4e écoles à feu d'artillerie principale, 4e école à feu d'artillerie secondaire) — vgl. Artilleristisches — abzuhalten, erledigte sodann die Hauptgefechtsbesichtigungen und das Preisschießen (vgl. ebenda) und kehrte Mitte September nach Brest zurück. Das Preisschießen fand auf eine mittlere Entfernung von 6000 m statt. Die Trefferprozente schwankten zwischen 35 und 25. Nach dem Preisschießen wurde mit dem Rest der Munition ein Schießen aller Schiffe gegen „Tonnerre“ abgehalten, bei dem die Gruppenführer der mittleren Artillerie das Feuer selbständig auf 4000 bis 5000 m, die der leichten Artillerie auf 1500 bis 3000 m leiteten. Bei einem Nachtschießen feuerte „Gloire“ irrtümlich auf „Marseillaise“, die sechsmal getroffen wurde; ein Mann wurde dabei verletzt.

Vor Kreta weilten „Jules Michelet“ und „Victor Hugo“, der am 23. September wieder in Toulon eintraf. „Jules Ferry“ kehrte Anfang August aus dem Orient nach Toulon zurück, wo das Schiff zu größeren Reparaturen die Besatzung reduzierte.

Panzerkreuzer „Bruix“ traf am 2. August aus Ostasien in Toulon ein und trat in die normale Reserve.

In der Marokko-Division löste „Du Chayla“ den mit zahlreichen Havarien und Leckagen nach Lorient zurückgekehrten „Dupuy de Lôme“ als Flaggschiff ab, während „Friant“ an die Stelle des „Cassini“ trat.

Die Unterseeboote „Calypso“ und „Circé“ unternahmen von Toulon aus eine Dauerfahrt nach der Straße von Bonifacio, bei der „Calypso“ 580 Seemeilen in 59 Stunden zurücklegte. „Circé“ mußte wegen Motordefekts Nizza anlaufen.

— Personal. Zum Chef des Marine-Generalstabes wurde der Kontreadmiral Marin-Darbel (geb. 1849, Mitte September zum Vizeadmiral befördert), bisher Chef der 3. Division des Mittelmeergeschwaders, ernannt; er wurde als Divisionschef durch Kontreadmiral Berryer ersetzt. Vizeadmiral de Marolles wurde Präfekt des 2. Marinebezirks und Kommandant von Brest; Kontreadmiral Rény Direktor der Verwaltung der aktiven Flotte und Oberst Gosselin Chef der Artillerieverwaltung. Der bisherige Chef des Generalstabes, Vizeadmiral Aubert, wurde zum Chef des neu zu bildenden II. Geschwaders ernannt.

1910 werden einberufen für eine Periode von 23 Tagen und eine weitere von 17 Tagen:

1. die Flottenreservisten der Jahresklasse 1901 und 1903 und diejenigen, welche vom 1. Januar bis 31. Dezember 1902 sowie vom 1. Januar bis 31. Dezember 1904 freiwillig eingetreten sind;

2. die Reservisten, die 1909 zu üben hatten, aber Aufschub erhalten hatten. Termin für die Einberufung ist der erste Montag im Juli.

— Artilleristisches. Für das Preisschießen 1909 sind folgende Bestimmungen erlassen:

1. Hauptarmierung. Darstellung der Phase des Fühlungnehmens und der Erschütterung des Gegners. Schießen nach gemeinsamer Leitung der ganzen Artillerie. (Die Zweigstellen sollen nicht selbständig werden, da ihre Ausstattung mit Meßgeräten noch ungleichmäßig ist.) Ausführung: Tagschießen des Nordgeschwaders auf „Tonnerre“, des Mittelmeergeschwaders auf „Fulminant“ (Ziele von 55 m Breite und 8 m Höhe). Ein Führerschiff gibt Kurs, Geschwindigkeit, Signal zum Feuer eröffnen und einstellen. Ein Anlauf, Feuererlaubnis 6 Minuten; Leitung: der Erste Artillerieoffizier. Keine Abstandsbojen. Verteilung der Munition auf die Geschütze nach Belieben; Munition in den Kammern oder in den Bereitschaftsdepots, hier jedoch nicht mehr als der normale Vorrat.

2. Nebenarmierung. Darstellung der Torpedobootsabwehr. Verankertes Ziel: eine große Scheibe zu 10 m × 3 m. Passiergeschwindigkeit den Gruppenführern unbekannt. Feuererlaubnis $2^1/_2$ Minuten für jeden Anlauf. Das Schießen findet gruppenweise statt mit Annäherung an das Ziel; vier Anläufe, je zwei für jede Seite. Besetzung der Geschütze nach der Kriegswachrolle. Leitung: vier verschiedene Gruppenführer: der Leiter der leichten Artillerie, sein Gehilfe, zwei Wachoffiziere. Abstandsbojen. Die Zeit wird vom Alarmsignal an gerechnet, das bei der Peilung des Ziels von 25° gegeben wird und auf das hin die Scheinwerfer sofort leuchten.

Bei den gefechtsmäßigen Schießübungen des Nordgeschwaders Mitte August (vgl. S. 1137) wurde die Konzentration auf ein Ziel zur Darstellung gebracht, die vorher bereits mit Abkommunition geübt war. Es gelangten zwei Methoden zur Anwendung:

1. Verfahren „par salves échelonnées“. Die drei Schiffe einer Division schießen sich auf dasselbe Ziel durch Salven ein, die in Abständen von 10 Sekunden von den

einzelnen Schiffen nacheinander gefeuert werden. Nachdem das Einschießen auf diese Weise (tir de réglage) 2 Minuten gedauert hat, erfolgt auf Signal das Wirkungsschießen (tir d'efficacité), bis der Divisionschef es für nötig hält, durch Signal erneutes Einschießen anzuordnen, u. s. f.

2. Verfahren „des buts secondaires". Jedes Schiff der Division schießt sich auf das Schiff der feindlichen Linie mit entsprechender Nummer ein. Nach erfolgtem Einschießen auf dies Hilfsziel beginnt ohne Signal das konzentrierte Wirkungsschießen auf das vorher vom Divisionschef bezeichnete Ziel. — Außer dem Hauptziel, dem „Tonnerre", war zu diesem Zweck zu beiden Seiten des „Tonnerre" in 400 m Abstand je ein Hilfsziel verankert. Jede Division des Nordgeschwaders machte je einen Anlauf nach beiden Methoden. Die Treffresultate sollen befriedigt haben (20 bzw. 15 Prozent), die zweite Methode soll nach Feuergeschwindigkeit und Treffresultaten bessere Ergebnisse als die erste gezeitigt haben. Die größere Einfachheit in der Durchführung, die Signale und genaues Einhalten der Zeiten unnötig macht, sowie das schnellere Einschießen sollen als Vorzüge des zweiten Verfahrens hervorgetreten sein.

Auf dem Torpedojäger „Branlebas" haben vergleichende Schießversuche mit 2 Geschützen stattgefunden, von denen das eine mit Fernrohrvisier versehen war, das andere mit der bei der Landartillerie in Gebrauch befindlichen Visiereinrichtung (collimateur — Glasprisma mit Fadenkreuz). Die Fernrohrvisiere sollen sich auf den Torpedojägern infolge der starken Erschütterungen als unbrauchbar erwiesen haben. Man ist daher zunächst zur alten Visiereinrichtung mit Aufsatz und Korn zurückgekehrt, die man jedoch durch den collimateur zu ersetzen gedenkt, falls die Zielfernrohre keine besseren Resultate ergeben.

Der als Zielschiff für „Pothuau" seit kurzem verwandte Küstenpanzer „Terrible" ist am 23. August in einer Wassertiefe von mehreren hundert Metern gesunken, nachdem er von 7800 m an längere Zeit mit obus en fonte verschiedener Kaliber beschossen war und wahrscheinlich einen Unterwasserschuß erhalten hatte. Damit ist in diesem Jahr bereits das zweite Zielschiff gesunken und endgültig verloren gegangen.

— „Iéna"-Schießversuch. (Programm vgl. Märzheft 1909, S. 351; Munition vgl. Juniheft 1909, S. 720 und August/Septemberheft S. 998.) Im folgenden sind die spärlichen über den Verlauf der Beschießung der „Iéna" bisher bekanntgewordenen Nachrichten kurz zusammengefaßt.

Leitung: Kommission von 22 Mitgliedern unter dem Vorsitz des Kontreadmirals Le Bris, des neu ernannten Chefs der Artillerieschuldivision.

Schießende Schiffe: „Condé", „Suffren", „Latouche-Tréville". Der hintere Teil des Ziels ist für Armeeversuche reserviert; hierfür ist eine Batterie von 2 24 cm-K und eine 16 cm-Batterie auf Porquerolles installiert; erprobt sollen hier vor allem die obus P werden.

Teilnahme ist allen Artillerieoffizieren freigestellt.

Vorsichtsmaßregeln: Der feuernde Turm oder die Kasematte wird vor dem Schuß geräumt, das Abfeuern erfolgt aus einem anderen Turm elektrisch. Die Besatzung begibt sich unter das Panzerdeck; die Munitionskammern werden geschlossen; das feuernde Geschütz wird vom Munitionsaufzug und vom Depot sorgfältig isoliert.

Schußentfernung 500 bis 600 m. Ladung entsprechend den Verhältnissen des Schusses auf 6000 m.

Scheibenaufnahme nach jedem Schuß; besondere Sorgfalt wird auf die Feststellung der Wirkung der Gase auf Tiere und auf die Beobachtung der Wirkungsweise der Ventilation verwandt.

Bis Mitte September feuerten „Condé" und „Latouche-Tréville" mit 16,4 cm- und 19,4 cm-Geschossen, ersterer etwa 40 Schuß. Die Resultate sollen überraschend gut gewesen sein, doch wurde bekannt, daß besonders für das Schießen hergestellte Geschosse verwendet wurden. Dies soll für die weiteren Versuche abgeändert werden.

Einzelne Schüsse: „Condé“ 16,4 cm-Geschoß gegen den Schornstein; traf, durchbohrte und riß den Schornstein um, explodierte an Land. — 16,4 cm-Geschoß gegen einen Turm, explodierte und erzeugte einen so heftigen Brand, daß die Wände noch nach 1 Stunde rotglühend waren. — Schuß gegen eine gefechtsmäßig hergerichtete Kasematte mit 19,4 cm-obus de rupture. Bereitschaftsmunition in der Kasematte explodierte, sämtliche Puppen verletzt. Hieraus schließen einzelne, daß die Bereitschaftsmunition aus den Kasematten zu beseitigen sei; „Le Yacht“ tritt für Beibehaltung zu Beginn des Gefechts ein, da hier alles auf höchste Feuergeschwindigkeit und -wirkung ankomme und die Aufzüge diesen Ansprüchen nicht entfernt gerecht werden könnten. — Ein auf den unteren Teil des Gürtelpanzers treffendes Geschoß zerstörte durch die Gewalt seiner Detonation elektrische Leitungen, die drei Decks höher lagen, vollständig. — 19 cm-Schüsse gegen die leichte Bugpanzerung und andere leicht gepanzerte Teile des Schiffes ergaben die Nutzlosigkeit der dünnen Panzerung, die nicht einmal mittleren Sprenggeschossen standgehalten haben soll. Die Wirkung der Geschosse schien weniger von der Sprengstoffmenge als von der Durchschlagsfähigkeit abzuhängen. Die Splitterwirkung war durchweg gleich stark. — Die Versuchstiere (Hunde) in der Admiralskajüte lebten noch, in den anderen Räumen waren mehrere getötet, und zwar teils erstickt, teils verbrannt.

Vor dem Beginn des Schießens mit 24 cm- und 30,5 cm-Geschützen werden die Schußlöcher durch Eisenplatten gedichtet.

— Schiffbau. Die Arbeiten an der „Danton“ werden mit großer Beschleunigung betrieben; der Gürtelpanzer wurde in etwa 8 Tagen angebracht. — Der Bau des „Edgar-Quinet“, dessen Masten Anfang August eingesetzt wurden, wird durch die verzögerte Lieferung der Geschütztürme verlangsamt.

— Stapellauf: Am 4. August in Cherbourg Tauchboot „Archimède“ (Programm 1906, Erbauer: Ingenieur Hutter) von 577/810 Tonnen; 60,54 m lang, 5,63 m breit; 15 kn über Wasser bei 1700 Pferdestärken, erzeugt durch Dampfmaschinen, 2 Schrauben. 7 Torpedorohre. Besatzung: 3 Offiziere, 23 Mann. (Das erste der großen Hochseeboote.)

— Probefahrten. Torpedojäger „Chasseur“ (Programm 1906) — 4 Parsons-Turbinen mit 3 Wellen, gebaut durch die Compagnie Electro-Mécanique in Le Bourget, für 28 kn mit 7200 Pferdestärken und 850 Umdrehungen — hat mit normalem Deplacement 30,4 kn gelaufen. Torpedojäger „Mameluck“ (Programm 1907) erreichte 29 kn.

— Torpedoboote. Statt der im Etat 1910 vorgesehenen 10 Torpedojäger zu 750 Tonnen beabsichtigt der Minister drei verschiedene Typen zu bauen: 6 Boote zu 750 Tonnen und 31 kn Geschwindigkeit (davon 3 auf Staats-, 3 auf Privatwerften), 2 zu 450 Tonnen (in Rochefort) und 2 zu 200 Tonnen (auf Privatwerften).

— Unterseeboote. Auf 27 Unterseebooten sind zur Zeit Einrichtungen für die Verwendung von Rettungshelmen (Oxylit-Helmen) vorhanden. Mittels dieser Helme können die Leute der Besatzung 1. im gesunkenen Unterseeboot vor dem Ertrinken bewahrt werden, 2. an die Oberfläche aufsteigen und 3. sich gegen die durch das eindringende Seewasser erzeugten Gase der Akkumulatoren schützen. Die Einrichtungen kosten 4000 Mark für jedes Boot.

— Streichung aus der Liste: Unterwasserboot „Gustave Zédée“.

— Minenwesen. Torpedotransporter „Foudre“ (6000 Tonnen, 95 v. St., 19 kn) wird zum Minentransportschiff umgebaut und soll im Dezember verwendungsbereit sein.

In Cherbourg sind — angeblich erfolgreiche — Versuche mit einem Minensuchgerät angestellt, das am Grunde schleppt, die Ankertaue der Minen abschneidet und so die Zerstörung der Minen ermöglicht.

— Drahtlose Telephonie. Weitere Versuche (vgl. Juliheft), die zwischen Toulon und Port Vendres angestellt wurden, ergaben eine Reichweite von 250 Kilometern.

— Instandhaltung der Schiffe. In Zukunft soll Material verschiedener Art in größerer Menge als bisher an Bord eingeschifft werden, um die Schiffe bezüglich der Instandhaltungsarbeiten von den Werften unabhängiger zu machen; ferner soll zu demselben Zweck die Werkstatteinrichtung der Linienschiffe über 14 000 Tonnen und der Panzerkreuzer über 12 000 Tonnen wesentlich vervollkommnet werden.

— Häfen. Die Reede von Lorient soll derartig vertieft werden, daß sie großen Schiffen Aufnahme gewähren kann.

In Rochefort sollen in Zukunft die Torpedojäger des II. Geschwaders reparieren. Der Umbau ihrer Kommandobrücken und der Einbau der funkentelegraphischen Einrichtungen wird demnächst dort vorgenommen werden.

— Fachliteratur. Im „Moniteur de la Flotte“ (31. 7. 09) tritt Y. unter Hinweis auf die große Zahl gepanzerter Artillerieleitungsstellen auf russischen und japanischen Schiffen („Rurik“ und „Tsukuba“) für Unterbringung der Artillerieleitung unter Panzerschutz ein. Um Schiffsführung und Artillerieleitung getrennt zu halten und ihnen doch die Möglichkeit genügender Verständigung durch die Stimme zu geben, wird ein Kommandoturm mit zwei Abteilungen von verschiedener Höhe empfohlen. Artilleriezweigstellen für gemeinsame Leitung einer Anzahl von Türmen nach Versagen der Hauptstelle sollen in den Seitentürmen vorgesehen werden. Der hintere Kommandoturm wird für überflüssig gehalten; der Admiral soll nach Y. mit dem Chef des Stabes auf der Brücke seinen Posten haben.

In derselben Zeitschrift (21. 8. 09) weist Y. auf die bisher zu geringe Anfangsschußweite in der französischen Marine (6000 m) hin, die allerdings in Zukunft auf 8000 m vergrößert werden solle. Y. tritt für Eröffnung des Feuers mit dem Moment hinreichender Erkennbarkeit des Zieles und für entsprechende Einrichtung der Entfernungsmesser ein; er wünscht gemeinsame Leitung der schweren Geschütze und der Mittelartillerie, die Salven in den Feuerpausen der schweren Geschütze feuern soll. Mit diesem Verfahren seien bereits gute Resultate erzielt.

Nach „Moniteur“ vom 28. August läßt die Neuformierung der Panzerkreuzerverbände zu je 4 die Absicht erkennen, endlich zur Division von 4 Schiffen überzugehen, wie sie die Engländer, Amerikaner und Deutschen schon lange haben. Die Division zu 3 Schiffen erscheine bereits 1831 im Reglement, sie wurde nach Lissa als Rezept zum Siege angesehen und hielt sich — ganz unbegründeter Weise — in Frankreich auch noch, als die Artillerie als Hauptwaffe längst anerkannt war. Die immer wachsende Größe der Schiffe mache eine Unterteilung der Division zu 4 Schiffen in 2 Treffen nötig, auch sei die Feuerkonzentration im Treffen besser durchführbar als in der Division zu 3 Schiffen.

Nach einem Artikel derselben Zeitschrift (18. 9. 09) verbrachten 1908 nur 2 Schiffe der französischen Flotte mehr als 90 Tage in See, nämlich das Schulschiff „Duguay-Trouin“ und der Südseekreuzer „Catinat“; das Nordgeschwader verbrachte 1908 acht Nächte in See, das Mittelmeergeschwader zehn.

❦

Japan. Allgemeines. Die expansive Tätigkeit der japanischen Politik, die noch voll damit beschäftigt ist, die wirtschaftlichen Ergebnisse ihrer Kriegserfolge zur Reife zu bringen, gab in den letzten Monaten auch der Flotte mehrfach Gelegenheit, als natürlicher Träger dieser Bemühungen zu dienen.

Im Vordergrunde standen die gespannten Beziehungen zu China. Für die Erledigung der Besitzansprüche auf die Pratasinseln, zur Beobachtung der Entwicklung der

Dinge im Kantogebiet, zum Verjagen von chinesischen Fischern aus deren altgewohnten Fischgründen um Korea, schließlich als Eskorte des chinesischen Spezialgesandten, Prinzen Tsai-chen, nach Japan fanden Kriegschiffe Verwendung. Anderseits dienten sie in friedlicherem Sinne der Pflege der Beziehungen zu den Vereinigten Staaten, wo das Schulgeschwader mit gutem Erfolge die wichtigsten Plätze der Westküste besuchte. Wieder andere Schiffe brachten den von seinem Wirkungskreise in Korea scheidenden Fürsten Ito in die Heimat zurück oder dienten dem in Japan aufwachsenden Kronprinzen dieses Landes zu Informationsfahrten, auf denen er sich mit seiner zweiten Heimat befreunden sollte, während Korea selbst zu gleicher Stunde die letzten äußeren Zeichen der Souveränität, das Recht auf eigenes Heerwesen und eigene Justiz, verlor.

Trotz dieser anscheinend immer neuen Erfolge der auswärtigen Politik herrschte im Volke eine argwöhnische Mißstimmung, das instinktive Gefühl, daß Freunde durch solche rastlose auf Kosten anderer bewirkte Expansion nicht gewonnen werden. Dies äußerte sich in der Presse durch mißmutige Kommentare zu dem wirtschaftlichen Vorgehen der Vereinigten Staaten in China, der dauernden Verstärkung ihrer Machtmittel im Bereich des Stillen Ozeans, in verwunderten Äußerungen über das Bedürfnis Australiens und Neuseelands, sich eigenen Küstenschutz zu beschaffen und, wie immer in nervösen Momenten, in heftigen Angriffen gegen das Japan angeblich stets übelwollende und verleumderische Deutschland.

— Personal. Dem Vernehmen nach besteht die Absicht, Admiral Graf Togo unter Enthebung von der Stellung als Chef des Oberkommandos zum Gensui (Marschall) zu ernennen. Sein Nachfolger soll der jetzige Chef des I. Geschwaders, Vizeadmiral Baron Ijuin, werden.

Von den jungen Leuten, die sich für den Eintritt in das Seeoffizierkorps gemeldet haben, sind 575 einberufen worden. Zur Einstellung gelangen etwa 200 Anwärter.

Vizeadmiral Baron Uryu ist aus den Vereinigten Staaten, wo er an dem Jubiläum der Marineschule in Annapolis teilgenommen hat und Mittelpunkt vieler Ovationen gewesen ist, zurückgekehrt. In einer Rede, die er in Washington hielt, erklärte er das Bündnis der Vereinigten Staaten, Englands und Japans als das erstrebenswerte Ziel; es solle nur der Zivilisation dienen, anderseits vermöge Japan aber auch, sich den Vereinigten Staaten als kriegsbereiter Verbündeter zu erweisen, falls diese gewillt seien, mit ihm eine Allianz einzugehen. Selbst japanische Blätter erklären, daß eine solche Rede nur auf Grund amtlicher Ermächtigung hat gehalten werden können.

— Organisation, Etat. Die bestehenden Wehrgesetze gestatten den Schülern höherer Schulen verhältnismäßig leicht die Umgehung oder das Hinausschieben der Wehrpflicht. Im letzten Jahre haben von 551 967 Wehrpflichtigen 41 504 sich der Gestellung entziehen können. Eine entsprechende Änderung der Gesetze wird vorbereitet. Augenblicklich befinden sich anderseits angeblich etwa 6 Prozent Analphabeten unter dem Ersatz, eine Zahl, die reichlich niedrig gegriffen sein dürfte. Von den im letzten Jahre zur Einstellung gelangten Wehrpflichtigen wurden 161 000 dem aktiven Dienst, etwa 149 000 der Ersatzreserve zugeteilt; hiervon entfielen 2000 bzw. 300 Mann auf die Marine, die ihren übrigen Bedarf bekanntlich aus Freiwilligen zu decken imstande ist.

Der neue Marineetat wird demnächst veröffentlicht werden. In Übereinstimmung mit der in der gesamten Verwaltung eingeführten äußersten Sparsamkeit wird er im wesentlichen nur Forderungen für bereits bewilligte Ausgaben bringen. Die Inbaugabe der beiden 5000 t-Kreuzer sowie die beabsichtigte von mehreren Zerstörern ist als Hilfsaktion für die schwerbedrängte Privatschiffbauindustrie gedacht, die nach dem Kriege durchweg ihre Anlagen unverhältnismäßig vergrößerte und nun infolge der staatlichen Sparsamkeit und allgemeinen wirtschaftlichen Depression in eine sehr mißliche Lage geraten ist.

— Schwimmende Streitkräfte. Das I. Geschwader nahm in der Hauptsache Übungen mit den zugeteilten 4 Zerstörerflottillen vor.

Das II. Geschwader befand sich im Laufe des Monats August in einem besonderen Bereitschaftszustand, um gemäß der Entwicklung der Streitfragen zwischen Japan und China sofort eingreifen zu können. „Akitsushima" war nach Chhyonjin, in nächster Nähe des strittigen Kantogebiets, vorgeschoben.

Das III. Geschwader machte Verbandsreisen im chinesischen Stationsgebiet und erfüllte Sonderaufträge.

Das Schulgeschwader hat nach Beendigung seiner Reise die Fähnriche nach bestandener Schlußprüfung an das I. Geschwader abgegeben.

Auf dem Flaggschiff des Yokosuka=Reservegeschwaders, „Asahi", hat sich Ende Juli ein schwerer Unfall zugetragen. Bei Schießübungen in der Isebucht trat an einem 7,6 cm=Geschütz nach dem 3. Schuß ein Versager ein; während die Bedienung mit Untersuchung des Verschlusses beschäftigt war, explodierte die Patrone. Durch den nach hinten fliegenden Verschluß wurden 2 Stückmeister und 2 Matrosen sofort getötet, ein anderer Matrose erlag bald seinen Verletzungen, 2 Offiziere und 2 Unteroffiziere wurden leichter verwundet. Die Beteiligten gehörten teils der „Asahi", teils der „Naniwa" und der Artillerieschule an. Wie hieraus, gleich früheren Erfahrungen, hervorgeht, läßt man in Japan meist Personal anderer Schiffe an den Schießübungen eines Schiffs zur Information teilnehmen.

Das 1878 in England erbaute Küstenpanzerschiff „Kongo" soll demnächst gestrichen werden. Vom Wrack der „Matsushima" ist jetzt alles Entfernbare geborgen und nach Sasebo gesandt. Die Bergungsarbeiten werden nunmehr eingestellt.

Das Torpedoboot „Nr. 45" wurde in der Inlandsee durch einen Zusammenstoß mit einem Segelfahrzeug schwer beschädigt.

— Schiffbau, Werften, Versuche. Bezüglich der Schiffbauten wird die mißliche Lage des Marineministeriums in der Presse besprochen. Einerseits sei es durch die Gesamtpolitik zur größten Sparsamkeit gezwungen, anderseits müsse es die heimische Industrie, vor allem die vor dem Bankerott stehenden Privatwerften, beschäftigen, obwohl diese nicht einmal in den Baukosten mit den Preisen des Auslandes konkurrieren könnten. Das Marineministerium erfahre hierdurch eine doppelte Beschränkung seiner Pläne.

In Yokosuka sollte „Satsuma" Mitte September dienstbereit sein. In Kure hat „Ibuki" mit den Probefahrten begonnen, die sehr eingehend vorgenommen werden, um sich ein möglichst einwandfreies Urteil über die Curtis=Turbinen zu bilden. Bisher sollen alle Fahrten zufriedenstellend verlaufen sein. Das Schiff ist aber noch ohne Mittel= und leichte Artillerie, die es erst nach beendigten Probefahrten in Yokosuka erhalten soll. Das Fehlen dieser Gewichte wird bei Beurteilung der Probefahrtsresultate zu berücksichtigen sein. Das Schiff erreichte bei $^2/_5$ Leistung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 16,9 kn bei 10 077 indiz. Pferdestärken und 189 Umdrehungen, 20 kn bei 21 000 indiz. Pferdestärken und 235 Umdrehungen, 21 kn bei 27 142 indiz. Pferdestärken und 250 Umdrehungen.

Nach Fertigstellung von „Ibuki" soll die Werft Kure sich ausschließlich auf die Fertigstellung von „Aki" werfen, die noch sehr weit zurück ist. Angeblich ist jetzt mit dem Einbau von Turbinen begonnen worden. Die Fertigstellung des Panzerkreuzers „Kurama" wird dadurch unberechenbar hinausgeschoben. Von den beiden in Bau befindlichen 4800=Tonnen=Kreuzern wird der in Nagasaki mit Parsons=, der in Kobe mit Curtis=Turbinen ausgerüstet werden. Geschwindigkeit 26 kn, 22 500 indiz. Pferdestärken. Armierung: zwei 15 cm-SK, zehn 12,7 cm-SK, zwei Unterwasser=Torpedorohre. Fertigstellung Frühjahr 1912.

Im Kriegshafen Maisuru sind umfangreiche Unterschleife in der Magazinverwaltung entdeckt worden. Bisher ist ein Zahlmeister neben zahlreichen Unterbeamten

und Kaufleuten verhaftet worden, doch sollen auch Seeoffiziere in die Angelegenheit verwickelt sein.

Zum Studium der militärischen Luftschiffahrt ist eine amtliche Kommission gebildet worden, die dem Kriegsminister unterstellt worden ist. An ihrer Spitze steht ein General, sie besteht aus 20 Mitgliedern. Zu letzteren gehören Armee- und Marineoffiziere, Marinebaumeister und Offiziere der technischen Truppen, Professoren der Kaiserlichen Universitäten und des Meteorologischen Observatoriums und Spezialisten auf dem Gebiet der Ballon- und Luftschiffahrt.

Die Zahl der F. T.-Landstationen wird weiter vermehrt. Von den Dampfern der Handelsflotte besitzen F. T.-Einrichtung zur Zeit nur die auf der Amerikafahrt beschäftigten der Nippon Yusen Kaischa und der Toyo Kisen Kaischa, ferner die zwei fertigen Dampfer der freiwilligen Flotte. Außer diesen sollen in diesem Jahre noch die Dampfer der Nippon Yusen Kaischa, die auf der Europafahrt beschäftigt sind, F. T.-Einrichtungen erhalten.

Neben der Ausbildung des F. T.-Verkehrs erweitert die Regierung planmäßig ihr Kabelnetz nach den wichtigsten Punkten. Das neue Kabel von Tairen (Dalny) nach Chifu verbindet Sasebo und Tairen mit Schanghai. Nach Formosa wird bis Februar nächsten Jahres ein zweites Kabel von Nagasaki aus fertiggestellt sein.

Auf dem Gebiete der Radiotelephonie scheint man jetzt Fortschritte erzielt zu haben, die die Einführung in der Flotte wahrscheinlich machen. Die bisher erreichte Maximalreichweite soll 9,5 sm betragen.

Die Kohlenminen bei Phyong-yang in Korea sollen so vorzügliche Kohle für Schiffszwecke liefern, daß das Marineministerium über Ankauf und Vergrößerung des Betriebes mit dem Bergwerksamt Verhandlungen begonnen hat.

— Verschiedenes. Der Hafen von Nagoya an der von den Kriegschiffen zu Schießübungen viel benutzten Isebucht soll durch einen Außenhafen so erweitert werden, daß Kriegschiffe dort geschützt ankern können.

❦

Italien. Geschwader. Nach Erledigung der Preisschießen Anfang September ging das Geschwader nach Gaëta, um sich auf die in den dortigen Gewässern stattfindenden Herbstübungen vorzubereiten. Hier trafen auch „Roma" und „Amalfi" von Spezia her sowie je eine Division großer Torpedoboote aus Tarent und Venedig ein und wurden in den Geschwaderverband aufgenommen.

Die Zusammensetzung des Geschwaders war von da ab folgende:

I. Division:	II. Division:	III. Division:
„Regina Margherita" ⚑	„Regina Elena" ⚑	„Garibaldi" ⚑
„Benedetto Brin"	„Vittorio Emanuele"	„Varese"
„Roma"	„Napoli"	„Ferruccio"
„Agordat"	„Coatit"	„Amalfi"

I. Torpedobootdivision:		II. Torpedobootdivision:		III. Torpedobootdivision:	
„Borea"	„Aquilone"	„Dardo"	„Freccia"	„Artigliere"	„Lanciere"
„Zeffiro"	„Espero"	„Lampo"	„Strale"	„Bersagliere"	„Granatiere"

— Manöver. Die diesjährigen Flottenmanöver gingen im allgemeinen nur wenig über das Maß gewöhnlicher Geschwaderübungen hinaus. Die Manöverleitung war nicht — wie bei italienischen Flottenmanövern sonst üblich — dem Chef des Admiralstabes, sondern dem Geschwaderchef, Vizeadmiral Grenet, übertragen. Entgegen den ursprünglichen Festsetzungen fanden die Übungen nicht im Jonischen und Adriatischen Meer

unter Benutzung von Tarent als Operationsbasis, sondern bei Gaëta statt. Diese in letzter Stunde beschlossene Änderung der Dispositionen wurde offiziell mit dem Vorkommen von Scharlacherkrankungen in Tarent begründet und rief in dieser Stadt große Erregung hervor.

Das Manöverprogramm lautete:

11.—13.	September:	Strategische Übungen: Torpedoboot-Nachtangriffe.
13.	"	Verteilung der Preise für das Artillerie-Preisschießen 1909 durch den König
14.	"	Torpedo-Preisschießen der Torpedoboote.
15.	"	Landungsmanöver.
16.—21.	"	Taktische Übungen mit zwei Parteien.
22.	"	Scuola navale di guerra (Vorträge) in Gaëta an Land.

Die Torpedoboot-Nachtangriffe auf das Geschwader wurden von 12 Hochsee- und 12 Küstentorpedobooten ausgeführt, während die 12 zum Geschwader gehörenden Zerstörer in der ersten Nacht in der Nähe ihres Gros, wahrscheinlich als Sicherung, kämpften, in der zweiten Nacht dagegen vom Gros detachiert wurden, um die feindlichen Torpedoboote aufzusuchen.

Für das Torpedo-Preisschießen (mit Manövertorpedos) waren drei verschiedene Bedingungen gestellt: 1. Divisionsweises Schießen bei 36 kn Passiergeschwindigkeit (gare tra squadriglie silurante), 2. Einzelschießen (gare individuale) und 3. gare combinate.

Bei den taktischen Übungen wurden die zwei Parteien der Reihe nach von den Flaggoffizieren und den Schiffskommandanten geführt.

Außer den praktischen Übungen zur See fanden Kriegsspiele für die Offiziere des Geschwaders am Lande, zum Teil unter Leitung des Chefs des Admiralstabes, statt.

Der König und der Admiral Herzog von Genua wohnten den Übungen vom 11. bis 17. September an Bord der „Pisa" bei. Der König verlieh am 15. September dem seinen Namen tragenden Linienschiffe eine Gefechtsflagge.

Ein Bureau zur Versorgung der Presse mit Nachrichten wurde auch in diesem Jahre wieder errichtet, und zwar auf dem Transportschiff „Volta", auf dem der Chef des Admiralstabes, Vizeadmiral Bettolo, mit seinem Stabe eingeschifft war.

— Neubauten. „Roma" hat ihre 18 stündige Dauerfahrt mit höchster Maschinenleistung, die sie dreimal wegen Maschinenhavarien hatte abbrechen müssen, am 3. September mit ziemlich befriedigendem Ergebnis erledigt. Es traten nur geringe Erwärmungen von Kurbellagern ein. Das Schiff trat am 9. September zum Geschwader.

Daß „San Marco" im Bau noch weit zurück ist, kann man daraus schließen, daß erst am 28. August die für das Schiff bestimmten Panzerplatten in Muggiano beschossen wurden.

Das große Torpedoboot „Fuciliere" ist am 21. August auf der Werft von Ansaldo-Armstrong zu Sestri Ponente vom Stapel gelaufen.

Der Vergebung der Neubauten, welche die Flottengesetzerweiterung vom Juni d. Js. vorsieht, wird in den interessierten Kreisen mit Spannung entgegengesehen. Es ist bekanntgeworden, daß außer den 4 Linienschiffen und den 3 Kreuzern noch 12 Zerstörer, 50 Küstentorpedoboote zu 120 Tonnen und 12 Unterseeboote gebaut werden sollen.

— Indienststellungen. Der Kleine Kreuzer „G. Bausan" ist am 1. August als Schulschiff der Maschinistenschüler in Venedig in Dienst gestellt worden und hat Fahrten nach Brindisi und Genua gemacht.

Der Panzerkreuzer „Vettor Pisani" ist als Flaggschiff des Oberkommandos der Torpedoboote in Dienst gestellt, als Ablösung des Kleinen Kreuzers „Piemonte", der in Tarent repariert wird. Ende Juli wurde „Vettor Pisani" nach Kreta gesandt, wo das Schiff bis auf weiteres bleibt.

— Torpedobootstationen in der Adria. Für die mobile Verteidigung ist die italienische Adria-Küste in drei Torpedobootstationsbezirke eingeteilt. Der Bezirk von

Venedig reicht von der österreichischen Grenze bis zum Comacchio-See, der Bezirk von Ancona von hier bis zum Monte Gargano, der Bezirk von Brindisi umfaßt die südliche Küstenstrecke. Im Bezirk von Ancona liegen die Nebenstationen Porto Corsini und Isole dei Tremiti, im Bezirk Brindisi die Nebenstationen Manfredonia, Barletta, Bari und Otranto. In Barletta sind vier je 80 Tonnen fassende Behälter für flüssiges Heizmaterial, Naphtetine, errichtet worden. In Brindisi werden zur Zeit Befestigungen gebaut. Ein Detachement Küstenartillerie ist von Tarent dorthin verlegt worden.

— Schiffe im Auslande. Als Ablösung für das in die Heimat zurückgekehrte Kanonenboot „M. Colonna" (10. September in Suda) ist der ungeschützte Kleine Kreuzer „Volturno" am 1. Juli von Venedig nach Massaua gegangen und am 30. Juli dort angekommen. Ende August lief er nach Hodeida. Der Kleine Kreuzer „Aretusa" ist von Kreta her am 12. August in Massaua angekommen.

„Elba" lag im Juni und Juli in Bombay und kehrte dann über Colombo und Mahe nach der Somaliküste zurück. Am 17. September kam sie von dort in Aden an.

Auf der Hudson-Fulton-Feier in New York wird Italien durch die kleinen Kreuzer „Etna" (Seekadetten-Schulschiff, am 15. September in Philadelphia angekommen) und „Etruria" (seit 12. September in Newhaven) vertreten sein.

Die „Calabria" hat Anfang August von Montevideo aus eine Fahrt zur Ostküste Südamerikas angetreten, auf der sie am 23. September in Panama angekommen ist.

— Streichung. Das Linienschiff „Duilio" (Stapellauf 1876), der Kleine Kreuzer „Fieramosca" (Stapellauf 1888) sowie die Torpedoboote „34" und „58" wurden gestrichen.

— Havarie. Am 17. September fand bei Gaëta ein heftiger Zusammenstoß zwischen „Amalfi" und „Coatit", der in der Backbordseite getroffen wurde, statt. Der Aviso wurde zur Reparatur nach Neapel ins Dock geschleppt. Daß nicht ein Totalverlust des Schiffes eingetreten ist, ist dem Umstande zu verdanken, daß „Coatit" infolge seines geringen Tiefganges nicht von der Spitze des Sporns der „Amalfi" getroffen wurde.

— Broschüre 1912? Es ist bekannt geworden, daß der Autor der seinerzeit großes Aufsehen erregenden Broschüre „1912? Armate la Marina" der tenente di vascello und Kommandant des Küstentorpedobootes „61 S" Denti di Piraino ist.

⚜

Rußland. Auf den im Mai 1909 vom Kaiser erhaltenen Auftrag (vgl. Maiheft 1909, S. 615 und Juniheft 1909, S. 725) hat der Ministerrat folgende Bestimmungen zur Klärung der Frage ausgearbeitet, welche Angelegenheiten der Kriegs- und Marineverwaltung unmittelbar der kaiserlichen Entscheidung unterliegen und welche zur Kompetenz der Volksvertretung gehören:

Alle gesetzgeberischen Angelegenheiten, die sich auf den Schiffbau, die Ausrüstung der Marine sowie die Verwaltung der Armee und Flotte beziehen, unterliegen der Allerhöchsten Genehmigung, nachdem sie vorher im Admiralitätsrat oder im Kriegsrat geprüft sind. Die betreffenden Angelegenheiten des Kriegs- oder Marineressorts dürfen jedoch allgemeine Gesetze nicht berühren und weder deren Aufhebung noch Abänderung veranlassen. Sie dürfen auch keine neuen Ausgaben bewirken, wenn sich nicht etwa die Deckung durch Ersparnisse des Kriegs- oder Marinebudgets ermöglichen läßt. Andernfalls hat die Bewilligung neuer Kredite durch die gesetzgebenden Körperschaften mit Allerhöchster Genehmigung zu erfolgen. Läßt sich die erforderliche Summe nicht genau feststellen, so haben die Ministerien wenigstens annähernd die Beträge zu nennen. Stehen die betreffenden Angelegenheiten des Kriegs- oder Marineressorts in Beziehung zu allgemeinen Gesetzen, bewirken sie deren Ergänzung, Abänderung oder Aufhebung, oder gehen sie

auch andere Ressorts an, so haben die gesetzgebenden Körperschaften zu entscheiden. — Diese Bestimmungen haben die Bestätigung des Kaisers erhalten.

— Organisation. Der unmittelbar nach Beendigung des ostasiatischen Krieges im Sommer 1905 geschaffene Landesverteidigungsrat, der für die Befriedigung aller Bedürfnisse der Verteidigung des Reiches zu Wasser und zu Lande zu sorgen hatte, unter dem Vorsitz des Großfürsten Nikolaus Nikolajewitsch stand und vom Ministerkabinett völlig unabhängig war, ist durch Kaiserliche Ordre vom 25. August aufgelöst worden. — Positive Leistungen hat er nicht aufzuweisen gehabt.

Das gesamte Unterseebootswesen ist dem Inspekteur des Torpedowesens unterstellt. Ihm liegt die Durchsicht der Baupläne der Boote, die Aufsicht über die technische Durchführung der Arbeiten beim Unterseebootsbau, die Aufstellung der Instruktionen über die technische und militärische Verwendung der Unterseeboote sowie die Aufsicht über die Ausbildung der Spezialisten ob.

In gleicher Weise ist dem Inspekteur des Torpedowesens die Funkentelegraphie unterstellt; seine Obliegenheiten sind hier entsprechend geregelt.

Für die praktische Ausbildung im Minensuchen und die Vorbereitung der Minensuchmittel für den Krieg werden Minensuchabteilungen gebildet, die im Kriege 7 bis 9 Minensuchfahrzeuge haben und Halbabteilungen zu 5 Fahrzeugen formieren. Sie unterstehen den Hafenkommandanten. Die Chefs der Abteilungen stehen den Chefs der Torpedobootsabteilungen gleich, die der Halbabteilungen den Kommandanten von Schiffen 3. Klasse. Den Chefs werden zugeteilt: 1 Seeoffizier als Gehilfe, 1 Revisor, 1 Maschineningenieur.

Der Kommandant des Hafens von Libau ist zum Oberbefehlshaber der Libauer Garnison ernannt.

— Personal. Kontreadmiral à la suite Großfürst Alexander Michailowitsch, der Organisator des Handelskrieges im ostasiatischen Kriege und Präses des Vereins zur Verstärkung der Kriegsflotte durch freiwillige Spenden, ist zum Vizeadmiral befördert unter Ernennung zum Generaladjutanten. Großfürst Kyrill, der als Kapitän 2. Ranges in die Marine wieder einrangiert ist, wurde zum I. Offizier des Kreuzers „Oleg“ ernannt. Zu Vizeadmiralen wurden befördert der Marineminister, Kontreadmiral Wojewodski, und der Chef der Seestreitkräfte des Schwarzen Meeres, Kontreadmiral Bostrem. Verabschiedet wurden die Mitglieder des Admiralitätsrates, Admiral de Livron und die Vizeadmirale Hiltebrandt und Skrydlow, diese unter Beförderung zum Admiral; zu Mitgliedern des Admiralitätsrates wurden dafür ernannt die Kontreadmirale Reizenstein, Chef des Artillerielehrgeschwaders, und Schtschensnowitsch, Chef des Torpedolehrgeschwaders, unter Beförderung zu Vizeadmiralen.

— Die fertige Flotte. Nachdem im August mehrtägige gemeinsame Übungen der baltischen Flottenteile unter dem Oberbefehl des Chefs des Marinegeneralstabes, Kontreadmiral Eberhardt, stattgefunden hatten, haben die einzelnen Lehrabteilungen ihre Übungsfahrten beendet und sind teils in die armierte Reserve, teils außer Dienst gestellt, und zwar:

Die Abteilung des Marinekadettenkorps am 22. August, die der Nikolai I.-Ingenieurschule am 29. August.

Die Seekadettenlehrabteilung, die dieses Jahr aus den geschützten Kreuzern „Diana“, „Awrora“ und „Bogatyr“ zusammengesetzt ist, trat die Auslandreise unter Kontreadmiral Mankowski Anfang September an.

Am 10. September fand in Ssewastopol eine Besichtigung der praktischen Abteilung (unter Kontreadmiral Ssarnawski) und der Lehrabteilung der Schwarzmeer-Flotte (unter Kontreadmiral Baron Nolken) durch den Kaiser statt; am 14. September führte die erstgenannte Abteilung (Linienschiffe „Rostislaw“, „Panteleimon“, „Tri Swjatitelja“ und

Kreuzer „Pamjati Merkurija") Schießübungen auf große Entfernungen (11000 bis 5500 m) vor dem Kaiser aus. Besichtigt wurden an demselben Tage auch die Unterseeboote sowie am 16. September die Torpedoboote der 1. und 5. Division im Torpedoschießen und Minenlegen.

Den Torpedobooten soll in Zukunft, um das Personal besser für ihren Verwendungszweck zu schulen, öfter Gelegenheit gegeben werden, mit höchster Fahrt zu fahren, jedoch jedesmal nicht länger als 2 Stunden.

In Libau finden systematische vergleichende Versuche zwischen den verschiedenen Unterseebootstypen statt; große Hoffnungen setzt man auf die Crighton-Boote (System Lake-Beklemischew).

— Schiffbau. Nach „Globe" wird der Bau der vier in St. Petersburg zu beginnenden Linienschiffe (vgl. Juliheft) eine Verzögerung erleiden, da die Werften Vorschüsse von 5 Mill. Rubel (10,8 Mill. Mark) zur Beschaffung von Baumaterial verlangen, der Finanzminister aber nur 1,5 Mill. Rubel zu bewilligen bereit ist. Außerdem sind etwa 50 Mill. Rubel erforderlich, um die Werften überhaupt in den Stand zu setzen, die Schiffe in 4 Jahren zu bauen.

— Stapelläufe: Am 4. September auf der Admiralitätswerft Kanonenboot „Kars" für die Kaspische Flottille. 623 Tonnen; zwei 12 cm-, vier 7,5 cm-SK, vier Maschinengewehre; zwei Dieselmotoren der Nobelfabrik;

am 4. September auf der Baltischen Werft Unterseeboot „Akula" in völlig fertigem Zustand.

— Unfälle. Am 14. August fand auf dem von der Marineverwaltung noch nicht übernommenen Unterseeboot „Drakon" (gebaut auf der Crighton-Werft) beim Probelaufen eines Motors eine Explosion infolge Undichtigkeit eines Benzinrohres und gleichzeitiger Funkenbildung statt, bei der etwa 17 Personen schwer verletzt wurden und durch die das Boot in Brand geriet. Etwa die Hälfte der Akkumulatoren ist zerstört; wesentliche Beschädigungen des Schiffskörpers und der Motoren sind nicht verursacht. Schaden etwa 216000 M., Dauer der Wiederherstellung 2 bis 3 Monate.

Etwa zu gleicher Zeit ereignete sich in Wladiwostok auf dem Unterseeboot „Kassatka" eine Explosion, bei der das Deck beschädigt wurde, Menschen aber nicht verletzt wurden.

Die Vorbereitungen zur Hebung der beiden Teile des vor Ssewastopol gesunkenen Unterseeboots „Kambala" waren Ende Juli soweit gefördert, daß Stroppen um die Teile gelegt werden konnten. Man hat herausgefunden, daß die Taucher ohne Schaden für ihre Gesundheit auf 50 m Tiefe arbeiten konnten, wenn die Zeit des Herunterlassens auf 1 Stunde 20 Minuten, des Arbeitens in der Tiefe auf 20 Minuten und die Zeit des Aufstieges auf 1/4 Stunde bemessen wurde. Auf 13 Arbeitstage kamen 14 Abstiege und auf die Arbeit in der Tiefe nur 3 Stunden 40 Minuten. — Mit einem Hebekaisson wurde Anfang September zunächst der vordere Teil des Bootes auf seichteres Wasser geschleppt. Am 21. September erfolgte die Hebung.

— Gerichtliches. Der Leutnant Akwilonow, früher Kommandant des Unterseeboots „Kambala" (vgl. Juliheft), wurde vor dem Beginn des Prozesses über den Untergang wegen Veruntreuung von Staatsgeldern und Unterschlagung zum Verlust aller Rechte und zur Versetzung in die Strafabteilung auf 5 Jahre verurteilt. — Die Kommission zur Feststellung der Ursachen des Unterganges der „Kambala" schreibt die Schuld dem Kommandanten zu. Die Sachlage war folgende: Gegen die von den Unterseebootskommandanten geäußerte Ansicht, ein Nachtangriff unter Benutzung des Periskops sei unmöglich, hatte der Chef der Unterseebootabteilung die Durchführbarkeit eines solchen Angriffes beweisen wollen. Der Kommandant der „Kambala", auf der sich der Abteilungschef befand, weigerte sich, das Boot nachts vom Turm

aus durch das Periskop zu führen, und blieb an Deck, von wo er seine Befehle durch ein Sprachrohr in den Turm des halbgetauchten Bootes gab und durch einen Ventilator genau verfolgen konnte, was im Boot vorging. Er griff das vorderste Schiff des abgeblendeten Geschwaders, dessen Spitzenschiffe „Panteleimon“ und „Rostislaw“ in einem Abstand von etwa 3 Kabellängen fuhren, an Steuerbordseite auf Gegenkurs unter einem Winkel von 30 Grad an, wollte dann mit Backbordruder auf parallelen Kurs drehen, kommandierte aber zu früh „Recht so“, da er sich nicht genügend über den Kurs des Geschwaders informierte. Er schor daher dem „Rostislaw“ vor den Bug und kam nicht frei, obgleich dieser hart Backbord Ruder legte und mit äußerster Kraft zurückging und obgleich er selbst mit hart Steuerbord und hoher Fahrt voraus das Boot am Bug vorbeizubringen suchte. Das Kriegsgericht sprach den Kommandanten des „Rostislaw“ frei und verurteilte den Kommandanten des Unterseeboots zu 6 Monaten Festung und Kirchenbuße.

— Funkentelegraphie. In Batum wird eine Marine-F. T.-Station errichtet.

— Häfen, Befestigungen. Nach Pressenachrichten ist die Ausgestaltung Revals als befestigten Hauptkriegshafens in Betracht gezogen, ferner die Anlage von Befestigungen an der Nordküste des Finnischen Meerbusens auf der Strecke von Wiborg bis Björkö.

— Flottenspende. Die Vereinigung zur Verstärkung der Kriegsflotte durch freiwillige Spenden beschloß, ein Unterseeboot zu 500 Tonnen von 16 kn über, 9,5 kn unter Wasser und 3000 sm Aktionsradius sowie ein Torpedofahrzeug von 1325 Tonnen und 36 kn Geschwindigkeit zu bauen. Das Torpedofahrzeug ist das 19. von der Vereinigung gestiftete.

Insgesamt sind bisher 17,1 Mill. Rubel (36,9 Mill. Mark) gesammelt; dazu die Zinsen: 789 746 Rubel; insgesamt verausgabt: 14,99 Mill. Rubel.



Österreich-Ungarn. Budget. Bei der Budgetbesprechung im Ministerrat wurde das von der Marineverwaltung ausgearbeitete Schiffbauprogramm vorgelegt. Dieses sieht als Kosten für 4 Linienschiffe 1. Klasse 235 Millionen Kronen sowie ferner die Mittel für 3 schnelle kleine Kreuzer und 24 Torpedoboote vor. Die Gesamtsumme für diese Bauten soll in vier Jahresraten — die erste Rate zu 57 Millionen Kronen — aufgebracht werden. An diesen Forderungen werden wahrscheinlich Abstriche gemacht werden müssen, zumal da an Kosten für die jetzt ihrer Fertigstellung entgegengehenden 3 Linienschiffe, 1 Kreuzer und 12 Küstentorpedoboote noch 80 Millionen Kronen ausstehen.

— Geschwader. Infolge Außerdienststellung von „Pelikan“, „Komet“ „Turul“, „Pandur“, „Triton“ und „Hydra“ sowie Indienststellung des Werkstattschiffs „Vulkan“ und der neuen großen Torpedoboote „Csikos“, „Phönix“, „Krake“ und „Polyp“ setzen sich die beiden Geschwader jetzt folgendermaßen zusammen:

Eskadre:		Reserve-Eskadre:	
„Erzherzog Karl“ ⚐	„Csikos“	„Habsburg“	„Zenta“
„Erzherzog Friedrich“	„Phönix“	„Arpad“	„Magnet“
„Erzherzog Ferdinand Max“	„Krake“	„Babenberg“	„Vulkan“
„Kaiser Karl VI.“	„Polyp“		

Die 3 Linienschiffe des Geschwaders und „Pandur“ traten am 1. August von Teodo aus eine 2 monatige Reise nach der Levante an, auf der griechische und türkische Häfen teils im Verbande, teils einzeln fahrend angelaufen wurden. Von Alexandrien aus, wo die Schiffe vom 12. bis 20. September lagen, wurde die Heimreise nach Pola ohne Unterbrechung, als Dauerfahrt, zurückgelegt.

— Artillerie-Preisschießen. Das diesjährige Preisschießen des Geschwaders fand im Juni statt. Für das Schießen der Geschützführer standen pro Kaliber 2 Eskadre-Preise und außerdem je 1 Wanderpreis für Schiffe mit und ohne schwere Geschütze zur Verfügung. Ferner wurden auf jedem Schiffe die beiden besten Geschützführer der einzelnen Geschützgattungen (schwere, mittlere und leichte Geschütze, Schnellfeuerkanonen und Maschinengewehre) mit Geldpreisen bedacht; außerdem erhielt der beste Schütze jeder Geschützgattung ein sichtbares Abzeichen.

Die Ergebnisse des Geschützführerschießens, soweit sie bekanntgeworden sind, sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

Kaliber	Preis	Gewinner des Preises	Anzahl	
			Schüsse	Treffer
24	I	„Erzherzog Friedrich"	8	5
24	II	〃 〃		
19	I	〃 〃	9	7
19	II	„Erzherzog Karl" ⚐		
15	I	„Arpad"	?	?
15	II	„Babenberg"		
12	I	„Zenta"	10	6
12	II	〃		
7	I	„Erzherzog Friedrich"	20	20
7	II	〃 〃		
4,7	I	〃 〃	22	16
4,7	II	„Erzherzog Ferdinand Max"		
3,7	I	„Erzherzog Karl" ⚐	48	28
3,7	II	„Habsburg" ⚐		

Reihenfolge der Schiffe nach dem Gesamtergebnis
Schiffe mit schweren Geschützen:
1. „Erzherzog Friedrich" *)
2. „Erzherzog Karl" ⚐
3. „Erzherzog Ferdinand Max"
4. „Kaiser Karl VI."
5. „Arpad"
6. „Habsburg" ⚐
7. „Babenberg".
Schiffe ohne schwere Geschütze:
1. „Pelikan" *)
2. „Meteor"
3. „Zenta"
4. „Komet"
5. „Pandur"
6. „Magnet"
7. „Turul".

Scheibengrößen, Schußentfernungen und -geschwindigkeiten usw. sind nicht bekannt geworden.

— Organisation. In Zara soll ein Vizeadmiralitätskommando geschaffen werden, um das Admiralitätskommando in Pola zu entlasten.

— Schiffsankäufe. Als Ersatz für das bisherige Stationsschiff in Konstantinopel, den Raddampfer „Taurus", ist die französische Dampfjacht „Nirvana" (Stapellauf 1904, Deplacement 970 Tonnen, Länge 71 m, Breite 9 m, Tiefgang 4,2 m, Geschwindigkeit 13,5 kn) für 500 000 Kronen angekauft worden. Das Schiff trifft Ende September von Marseille in Pola ein und wird hier mit einigen 10 cm- und 4,7 cm-SK armiert werden. Es erhält den Namen „Taurus".

Das Torpedo-Mutter- und Werkstattschiff „Gaea" wird jetzt umgebaut. Unter anderem werden die oberen Aufbauten weggenommen. Das Schiff lief bei der Übernahme 19,6 kn mit ungeübtem Personal.

— Neubauten. Der Kleine Kreuzer „Admiral Spaun" (3540 Tonnen) wird am 30. Oktober in Pola in Gegenwart des früheren Marinekommandanten Frhr. v. Spaun von Stapel laufen.

Die 1908/09 auf der Danubius-Werft zu Fiume erbauten sechzehn Torpedoboote („Turul", „Pandur", „Reka", „Czikos", „Velebit", „Dinara" zu 430 Tonnen, „Triton", „Hydra", „Scorpion", „Phönix", „Krake", „Polyp", „Echse", „Molch", „Cormoran", „Alk" zu 200 Tonnen) sind bis auf „Dinara", „Echse", „Molch", „Cormoran" und „Alk" fertig und in Dienst gestellt worden, ohne daß über ihre Probefahrtsergebnisse etwas in die Öffentlichkeit gelangt ist.

*) Wanderpreis.

Die beim Stabilimento tecnico in Triest im Bau befindlichen Küstentorpedoboote zu 110 Tonnen werden mit den Nummern „I", „II", „III", „IV", „V", „VI", die auf der Danubius-Werft in Fiume erbauten Schwesterboote mit den Nummern „VII", „VIII", „IX", „X", „XI", „XII" bezeichnet werden. Das erste der auf dem Stabilimento tecnico fertiggestellten Boote hat bei der Abnahmeprobefahrt am 10. September die kontraktliche Geschwindigkeit von 26 kn erheblich überschritten. Die erzielte mittlere Leistung während 3 Stunden betrug 28,08 kn und die Höchstgeschwindigkeit sogar 28,8 kn — bei 2640 indizierten Pferdestärken und 409,5 Umdrehungen in der Minute. Das Boot besitzt eine Kolbendampfmaschine mit dreifacher Expansion und zwei Wasserrohrkessel mit Ölfeuerung. Es dürfte kaum jemals vorher ein Torpedoboot von so geringem Deplacement mit Dampfbetrieb eine derartige Geschwindigkeit entwickelt haben.

— Unterseeboote. Die Erprobung des bei Whitehead & Co. in Fiume erbauten Unterseebootes „U 5" ergab folgende Resultate: Geschwindigkeiten: an der Oberfläche mit Gasolinmaschinen ganze Kraft 11,40 kn, untergetaucht mit Elektromotoren maximale Fahrt 10 kn, desgl. Dreistundenfahrt 9,25 kn. Aktionsradien: an der Oberfläche ganze Kraft 1000 sm, untergetaucht ganze Kraft 27,75 sm. Torpedolanzierproben: 12 Lanzieruungen auf eine Scheibe von 43 m Länge, Lanzierdistanz 1000 m, davon 4 Lanzierungen an der Oberfläche langsam fahrend, 4 Lanzierungen an der Oberfläche ganze Kraft, 4 Lanzierungen untergetaucht ganze Kraft. Resultat: 12 Treffer. Bewohnbarkeitsprobe: 12 Stunden getaucht mit 15 Mann an Bord. Keinerlei Übelstände festgestellt. Luft- und Temperaturverhältnisse ausgezeichnet. Bei diesem Versuche liefen die Motoren. Tieftauchung: Mit voller Bemannung auf 33 m getaucht. Keinerlei Lecke und bleibende Deformationen, 2 mm temporäre Deformation. Tauchzeiten: Von Oberflächenfahrt Gasolinmaschinen ganze Kraft bis zum vollständigen Übergang in Unterwasserlage mit laufenden Elektromotoren $4^3/_4$ Minuten. Von der Zwischenlage bis zum vollständigen Übergang in die Unterwasserlage und Übergang von Gasolinmaschinen ganze Kraft auf Elektromotoren in $3^1/_2$ Minuten.

Von den ebenfalls im September beendeten Erprobungen der Germania-Boote „U 3" und „U 4" ist bekanntgeworden, daß „U 4" bei Überwasserfahrten die kontraktliche Geschwindigkeit erreicht, bei Unterwasserfahrten erheblich überschritten hat. Die Zeiten für Versetzen des Bootes in Tauchbereitschaft sowie für das tatsächliche Untertauchen waren geringer als kontraktlich vorgeschrieben. Die Seefähigkeitsprobe, die bei Windstärke 6 ausgeführt wurde, verlief sehr gut. Die Stampfbewegungen waren geringer als auf Torpedobooten, die Propeller kamen dabei nicht aus dem Wasser. Während der Unterwasserfahrt trug die beengte Luft dazu bei, die Bemannung seekrank zu machen. Es wurde elektrisch gekocht, doch fanden sich nur wenige Eßlustige. Bei der 12 stündigen Bewohnbarkeitsprobe des untergetauchten Bootes war das Allgemeinbefinden der Besatzung gut.

Die Torpedoschießversuche ergaben sehr gute Treffresultate.

— Stationsschiff in Teodo. Das alte Kasemattschiff „Kaiser Max" hat das Kanonenboot „Lussin" als Stationsschiff in Teodo abgelöst.

— Schiffe im Auslande. „Panther" hat am 16. August die Ausreise nach Ostasien angetreten und hat am 12. September Colombo zu 14tägigem Aufenthalt angelaufen.

— Handelsschulschiff. Der Österreichische Lloyd wird im Sommer 1910 ein Segelschulschiff von 1000 bis 1500 Registertonnen für 40 Kadetten mit staatlicher Unterstützung in Dienst stellen.

Schweden. Geschwader. Infolge des ausgebrochenen Streiks sind die diesjährigen Herbstmanöver der Flotte zunächst aufgeschoben und schließlich aufgehoben worden.

— Neubauten. Das Unterseeboot „Hvalen" hat am 1. Juli von Spezia aus ohne jede Begleitung die Fahrt nach Schweden angetreten und ist in England eingetroffen. Das Boot lief bei den Probefahrten über Wasser 15 kn; Durchschnittsgeschwindigkeit: 10,4 kn über Wasser; Aktionsradius mit 6,2 Tonnen Benzinvorrat bei 10,4 kn Fahrt 107 sm über Wasser. Untergetaucht lief das Boot mit den zwei Seitenschrauben allein 7,2 kn; Aktionsradius untergetaucht mit zwei Elektromotoren zu 70 indizierten Pferdestärken, mit vier Batterien zu 60 Akkumulatoren: 60 sm bei 5 kn Fahrtgeschwindigkeit. Bei der Abnahme tauchte das Boot mit der Abnahmekommission und 14 Mann Besatzung (sonst 20) bis auf 30 m Tiefe.



Dänemark. Geschwader. Das dänische Übungsgeschwader hielt Übungen mit Torpedobooten und Landungsmanöver ab.

— Neubauten. Das der Werft von Fiat-San Giorgio in Spezia am 9. September 1908 in Bau gegebene Unterseeboot „Dykkeren" ist am 13. September in Kopenhagen angekommen. Das Boot soll lediglich Versuchs- und Schulboot für die dänische Marine sein; der Ausfall der damit gemachten Erfahrungen soll für die Entscheidung, ob und wie viele Unterseeboote in dem neuen Flottenplan aufgenommen werden, maßgebend sein. — Abmessungen: Länge 34,65 m, Breite 3,35 m, Tiefgang 2,20 m. Deplacement: ausgetaucht 105 Tonnen, getaucht 128 Tonnen. Fahrtgeschwindigkeit: über Wasser 12 kn, unter Wasser 7,5 kn. Armierung: zwei Torpedorohre und vier Torpedos. Maschinen: drei Benzinmotoren von zusammen 750 indizierten Pferdestärken, zwei Elektromotoren von zusammen 190 indizierten Pferdestärken, die ihre Triebkraft von Akkumulatoren erhalten. Aktionsradius: ausgetaucht 24 sm bei 12 kn Fahrt, 100 sm bei 8,1 kn Fahrt. Besatzung: 9 Mann. Das Boot ist mit einem Loskiel versehen.



Verschiedenes.

Bericht der Unterkommission des Committee of Imperial Defence über die von Admiral Lord Beresford gegen die Marinepolitik der Admiralität erhobenen Vorwürfe.

Unmittelbar nach Abgabe des Kommandos über die Kanalflotte richtete Admiral Lord Beresford Anfang April 1909 direkt an den Premierminister Mr. Asquith ein Schreiben, in dem er die Politik der Admiralität hinsichtlich der in den heimischen Gewässern stationierten Seestreitkräfte während seiner Kommandoführung als einer gesunden Kriegsorganisation und Kriegsvorbereitung zuwiderlaufend hinstellte. Er warf der Admiralität insbesondere drei Punkte vor:

1. Zersplitterung der Streitkräfte unter verschiedenen unabhängigen Kommandos anstatt Zusammenfassung aller unter einem einheitlichen Kommando.
2. Zu wenig gemeinsame Übungen.
3. Fehlen sorgfältig vorbereiteter Kriegspläne wegen Fehlens eines Admiralstabes.

Den mehrjährigen Kampf gegen das System des Admirals Sir John Fisher, in dem er früher durch seine Stellung als Untergebener der Admiralität sehr behindert war, wollte Lord Beresford auf diese Weise zum Austrag bringen. Dieser Schritt hat selbst in England, wo den nicht in aktiven Dienststellungen befindlichen Offizieren große Freiheit gelassen wird, ziemlich überrascht. Jedenfalls aber hat Lord Beresford mit voller Überzeugung von der Richtigkeit der Vorwürfe den Brief an den Premierminister gerichtet, da dieser gewissermaßen für die Politik der Admiralität mitverantwortlich war und so Richter in der eigenen Sache sein sollte. Die von Mr. Asquith zur Untersuchung berufene Kommission bestand aus Mitgliedern des Kabinetts und des ebenfalls dem Premierminister unterstehenden Committee of Defence, und zwar aus:

Mr. Asquith, Premierminister (Vorsitzender),
Earl of Crewe, Kolonialminister,
Viscount Morley Blackburn, Minister für Indien,
Sir Edward Grey, Minister des Auswärtigen,
Mr. Haldane, Kriegsminister.

Sie mußte ihre eigene Politik verurteilen, wenn sie die Vorwürfe Lord Beresfords für gerechtfertigt erachtete. Der Untersuchungsbericht, der die Vorwürfe als unberechtigt erklärte, aber in der Art der Beweisführung Lord Beresford vielfach recht gab, fiel deshalb für niemanden überraschend aus. Es hat augenscheinlich die Absicht vorgelegen, durch diese Art der Entscheidung den Kampf Fisher-Beresford gewissermaßen im Vergleichswege aus der Welt zu schaffen und zu verhindern, daß die durch diesen Kampf im Offizierkorps eingerissene Spaltung sich vertiefe und einen ernstlichen Charakter annehme.

Der Brief Lord Beresfords und der Bericht der Untersuchungskommission sind als Parlamentsbericht veröffentlicht worden. Sie werden nachstehend auszugsweise in freier Übertragung wiedergegeben:

I. Brief Admirals Lord Beresford vom 2. April 1909.

Wie Ihnen bekannt ist, bin ich kürzlich meines Kommandos über die Kanalflotte enthoben worden. Dieses Kommando legte mir die schwere Verantwortlichkeit auf, im Kriegsfall den Oberbefehl über die gesamten Seestreitkräfte in der Heimat, mit Ausnahme der zur lokalen Verteidigung bestimmten, zu übernehmen.

Während der ganzen Dauer meiner Kommandoführung über die Kanalflotte ist diese niemals, nicht einen einzigen Tag, derjenigen Flotte gewachsen gewesen, der sie in den heimischen Gewässern hätte entgegentreten müssen, weil stets mehrere Schiffe zur Reparatur ihr entzogen waren. Während dieser Zeit waren die Flotten in der Heimat nicht so organisiert, wie es die Kriegsbereitschaft forderte. Auch heute sind sie es noch nicht.

Jede Kriegsorganisation unsererseits muß die Kriegsorganisation unseres wahrscheinlichen Gegners berücksichtigen. In dem vorliegenden Falle hat der wahrscheinliche Gegner seine Seestreitkräfte nach dem einzig gesunden Grundsatze der Konzentration organisiert, d. h. als

> eine große einheitliche Flotte, die in allen Einheiten — Linienschiffen, Panzerkreuzern, geschützten Kreuzern, Scouts, Torpedobootzerstörern, Minenschiffen, Hilfsschiffen — vollständig seebereit und voll besetzt ist, unter dem Befehl eines Oberstkommandierenden ausgebildet, von den einzelnen Divisionsführern verwaltet wird.

Einer solchen Organisation sollte unsererseits eine gleichartige, aber stärkere entgegengesetzt werden. Der Grad der Überlegenheit sollte so bemessen sein, daß ein gewisser Prozentsatz der Streitkräfte zu Reparatur- und Überholungszwecken abwesend sein kann, ohne eine wirksame Überlegenheit über die gegnerische Flotte in Frage zu stellen.

Diese Hauptleitregel für die Kriegsorganisation der Flotte sei in fünf Einzelregeln zerlegt:

1. Eine große homogene Flotte, vollständig in allen Einheiten.
2. Ein einziger Oberbefehl, verbunden mit dezentralisierter, selbständiger Verwaltung der Divisionen.
3. Gemeinsame Ausbildung der anderen Flottenteile mit ihren Linienschiffs-Divisionen.
4. Gemeinsame Ausbildung der Flotten.
5. Aufrechterhaltung der erforderlichen Stärke durch Ersatzstellung für solche Schiffe, die zur Reparatur oder Überholung zurückgezogen werden müssen.

Durch das neue System der Flottenverteilung ist gegen die wahren Grundregeln der Kriegsorganisation in wesentlichen Punkten verstoßen worden, auf die von Zeit zu Zeit hinzuweisen ich während meines Kommandos für meine Pflicht gehalten habe.

An Stelle einer großen homogenen Flotte, die vollzählig in allen Einheiten und der Flotte des wahrscheinlichen Gegners überlegen ist, sind zwei Divisionen der Hauptflotte, die anscheinend verschiedene Häfen als Stützpunkte haben sollen, und eine dritte Division, die Atlantikflotte, mit einem dritten Stützpunkt und unter Kommando eines besonderen Oberstkommandierenden als Anhängsel eingerichtet worden.

Es ist also der Grundsatz der Einheitlichkeit und des einheitlichen Kommandos nicht beachtet und an Stelle der Konzentration eine Zersplitterung der Streitkräfte getreten.

Die Flotte sollte in drei Divisionen eingeteilt sein, von denen immer zwei zusammen der Flotte des wahrscheinlichen Gegners überlegen sein sollten. Alle drei Divisionen sollten zu Friedensübungen und im Kriege unter dem Oberbefehl des Oberstkommandierenden stehen, die Verwaltungsangelegenheiten den Divisions-Admiralen übertragen werden.

Ferner verstehe ich nicht, wie bei der bestehenden Organisation die gemeinsame Ausbildung der anderen Flottenteile mit ihren Linienschiffs-Divisionen und die gemeinsame Ausbildung der Flotte in befriedigender Weise durchgeführt werden kann. Wie es mit der Ersatzstellung für reparatur- oder überholungsbedürftige Schiffe gehalten werden wird, ist nicht veröffentlicht worden, so daß ich nicht weiß, ob der Befehl der Admiralität vom August v. Js., der die Ersatzstellung beseitigte, noch in Kraft ist.

Die beabsichtigte Verteilung der Seestreitkräfte reduziert ebenso wie die frühere in den letzten 4 Jahren ihre wirkliche Stärke. Der Notwendigkeit, Personal und Ausgaben

zu vermehren, wird dadurch aus dem Wege gegangen, daß 4 Linienschiffe und 2 Panzerkreuzer weniger aktiv in Dienst gehalten werden. Der taktischen und strategischen Lage, die aus solcher Organisation im Ernstfall entsteht, sehe ich mit derselben Besorgnis entgegen, unter der ich während der ganzen Dauer meines Kommandos gelitten habe.

Als mir im Juli 1906 das Kommando über die Kanalflotte angeboten wurde, war diese, in allen Einheiten vollständig, 66 Schiffe stark. Davon, daß sie in demselben Herbst auf 21 Schiffe reduziert werden sollte, wurde ich nicht unterrichtet. Gleichzeitig mit der Reduktion wurde die Heimatflotte geschaffen und einem besonderen Oberstkommandierenden unterstellt. Da die Atlantikflotte auch ihren selbständigen Oberstkommandierenden hatte, wurde auf diese Weise der Grundsatz des getrennten Kommandos eingeführt. Zu gleicher Zeit wurde angeordnet, daß die Heimatflotte von nahezu 250 Schiffen, von denen nur 1/5 voll besetzt war, die übrigen nur Stammbesatzungen hatten, als vorgeschobene Flotte anzusehen sei und daß sie stets kriegsbereit und in einer Stunde auslaufbereit sein müsse.

Da ich der Ansicht war, daß diese Verhältnisse im Frieden unhaltbar und im Kriege verderblich seien, hielt ich mich nicht für berechtigt, das Kommando über die Kanalflotte anzunehmen. Januar 1907 wurde ich vom Ersten Lord aufgefordert, die Bedingungen zu nennen, unter denen ich meinen Entschluß ändern würde. Die dann vereinbarten Bedingungen entsprachen den oben dargelegten Grundsätzen für eine Kriegsorganisation:

1. Kreuzer und Torpedofahrzeuge sollten jederzeit von der Heimatflotte detachiert und der Kanalflotte zu Übungszwecken zugeteilt werden.
2. Die drei Flotten — Kanal-, Heimat-, Atlantik- — sollten von Zeit zu Zeit zu Übungen unter dem Chef der Kanalflotte vereint werden; dieser sollte den verantwortlichen Oberbefehl über die Flotten im Kriege führen.

Die erste Vereinbarung über die gemeinsamen Übungen der Kreuzer- und Torpedofahrzeuge mit der Kanalflotte wurde später geändert, und die Kanalflotte im September 1907 auf eine Stärke von 60 Schiffen gebracht.

Die zweite Vereinbarung kam nur einmal, im Oktober 1907, zur Ausführung.

Als im September 1907 die Kanalflotte von 21 auf 60 Schiffe vermehrt wurde, war der Befehl in Kraft, daß die Flotte durch Ersatz der reparatur- und überholungsbedürftigen Schiffe stets auf Kriegsstärke zu halten sei. Abgesehen von 5 Fällen geschah die Ersatzstellung nie. Im August 1908 wurde die Anordnung aufgehoben; infolgedessen war ich im September 1908 gezwungen, mit 6 Linienschiffen anstatt mit 14 in See zu gehen. Während der 2 Jahre meiner Kommandoführung sind mir zur Reparatur und Überholung wöchentlich im Durchschnitt 2 bis 3 Linienschiffe, 1 bis 2 Panzerkreuzer, 9 bis 10 Torpedobootzerstörer entzogen gewesen.

Es ist danach offensichtlich, daß keine der fünf Leitregeln für eine Kriegsorganisation, deren Beobachtung ich zur Bedingung für die Übernahme dis Kommandos gemacht hatte, befolgt worden ist. Ebenso offensichtlich ist es, daß kein Kriegsplan, gleichgültig mit welchen strategischen Zielen, bei dieser Organisation sofort zur Ausführung gebracht werden konnte. Die Verteilung der Flotte schloß jede sofortige Aktion aus, das Fehlen wichtiger Einheiten von kleinen Fahrzeugen und Torpedobootzerstörern bildete eine große Schwäche.

Die Admiralität hat den allgemeinen Kriegsplan zu entwerfen, das Hauptkriegsziel anzugeben und die Streitkräfte bereitzustellen. Der Oberstkommandierende ist dafür verantwortlich, daß diese Streitkräfte zur Erreichung des Kriegsziels am zweckmäßigsten verwendet werden. Ist er der Ansicht, daß die ihm zugewiesenen Streitkräfte unzureichend für die Aufgabe sind, so ist es seine Pflicht, bei der Admiralität vorstellig zu werden.

Als ich das Kommando über die Kanalflotte übernahm, konnte ich keinen strategischen Plan für die Verwendung meiner Streitkräfte erhalten. Ich unterbreitete daher der Zentralbehörde einen Plan und legte dar, daß die erforderliche Anzahl kleiner Fahr-

zeuge fehle und der größere Teil der Torpedofahrzeuge für den Zweck nicht geeignet sei. Juli 1907 erhielt ich einen Plan, der in vieler Hinsicht undurchführbar war.

Juni 1908 legte ich dem Ersten Lord auf sein Ersuchen einen allgemeinen Bericht über die strategische Lage vor. Ich erhielt darauf einen neuen Plan, der den ersteren zwar aufhob, unter den obwaltenden Verhältnissen aber auch undurchführbar war. Die Korrespondenz hierüber mit der Zentralbehörde zog sich bis Dezember 1908 hin. Am 19. Dezember erhielt ich vom Ersten Lord die Mitteilung, daß er die Dauer meines Kommandos von 3 auf 2 Jahre herabgesetzt habe, und ich am 24. März 1909 abgelöst werden würde.

Die jetzige Situation, so ernst sie ist und so bald sie der Abhilfe bedarf, ist in der Hauptsache eine Organisationsfrage. Sie kann also durch Maßregeln geändert werden, die nicht, wie die Bereitstellung von Schiffen, eine lange Vorbereitung zur Durchführung brauchen!

Mr. Asquith antwortete:

„. . . Darlegungen so ernster Natur von einem Offizier von Ihrer Bedeutung und so langer, erfolgreicher Dienstzeit verlangen eine sofortige, eingehende Prüfung. Ich werde ohne Verzug in eine Untersuchung der dargelegten Punkte eintreten, die Untersuchung selbst leiten und dafür sorgen, daß diejenigen, die mich in der Untersuchung unterstützen, unparteiisch und kompetent sind . . .“

Die Untersuchung dauerte vom 27. April bis 13. Juli. Die Akten wurden dem Admiral Wilson zur Begutachtung zugesandt und dieser selbst in der letzten Sitzung gehört. Die Admiralität war durch McKenna, Sir John Fisher, Commander Crease vertreten. Lord Beresford war stets von Vizeadmiral Custance begleitet.

II. Der Bericht der Untersuchungskommission.

Er beschäftigt sich mit:

1. Der Organisation und Verteilung der Flotten in den heimischen Gewässern.
2. Den kleinen Fahrzeugen und Torpedobootzerstörern.
3. Den Kriegsplänen,

und lautet:

1. Organisation und Verteilung der Flotte in den heimischen Gewässern.

Kurz vor Übernahme des Kommandos über die Kanalflotte durch Lord Beresford bestanden die Streitkräfte zur Verteidigung der heimischen Gewässer: aus der Kanalflotte (16 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer), der Atlantikflotte (8 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer) und den drei Divisionen mit Stammbesatzungen (16 Linienschiffe, 5 Panzerkreuzer). Bei der Ernennung Lord Beresfords führte die Admiralität folgende Änderungen ein:

Die Kanalflotte wurde von 16 Linienschiffen und 6 Panzerkreuzern auf 14 Linienschiffe und 4 Panzerkreuzer, die Atlantikflotte von 8 Linienschiffen und 6 Panzerkreuzern auf 6 Linienschiffe und 4 Panzerkreuzer vermindert. Eine neue Flotte, die Heimatflotte, wurde unter einem besonderen Oberstkommandierenden in den heimischen Gewässern gebildet. Die Flotte bestand aus der vollbesetzten Nore-Division (gebildet durch Zurückziehung von je 2 Linienschiffen von der Kanal-, Atlantik- und Mittelmeerflotte und je 2 Panzerkreuzern von dem I. und II. Kreuzergeschwader) und den drei Divisionen mit Stammbesatzungen in den drei Kriegshäfen. Diese letzteren Divisionen hatten in den beiden vorhergehenden Jahren in jedem Hafen einem besonderen Kontreadmiral unterstanden, weil das System der Stammbesatzungen sich noch im Versuchsstadium befand. Diesen Änderungen wirft Lord Beresford hauptsächlich vor, daß:

1. die zur Verteidigung der heimischen Gewässer bestimmten Flotten unter getrennten Kommandos standen, und
2. die Kanalflotte selten ihre richtige Stärke hatte und deshalb niemals derjenigen Flotte gewachsen war, der sie eventuell entgegentreten sollte.

Was den ersten Punkt anbetrifft, so behauptete Lord Beresford nicht, daß die Zahl der in den heimischen Gewässern befindlichen Linienschiffe und Panzerkreuzer während der fraglichen Zeit bei richtiger Organisation unter einem Kommando ungenügend gewesen sei. Nach seiner Ansicht waren die Schiffe durch die Neuverteilung nur in gefährlicher Weise zersplittert und so bei einem unvorhergesehenen Angriff einzeln der Vernichtung ausgesetzt. Die Admiralität antwortete, diese Zersplitterung der Flotten sei kein besonderes Charakteristikum für die britischen Geschwader in den heimischen Gewässern, die Flotten der Nachbarmächte seien in ähnlicher Weise organisiert, dabei einzeln den englischen Geschwadern an Gefechtskraft unterlegen. Bei einem Stärkevergleich war es nach Ansicht der Admiralität notwendig, Gleiches mit Gleichem zu vergleichen, voll in Dienst befindliche oder in Reserve befindliche englische Schiffe mit den gleichartigen in fremden Flotten. Durch die auf dieser Grundlage von ihr aufgestellten und vorgelegten Tabellen zeigte sie, daß dank der Überlegenheit des einzelnen Schiffes die Kanalflotte an Gefechtskraft, nach dem Feuer der schweren Artillerie bemessen, während der ganzen Dauer der Kommandoführung Lord Beresfords die stärkste, voll in Dienst befindliche Flotte war, selbst wenn sie durch Zurückziehung reparatur- und überholungsbedürftiger Schiffe an Zahl schwächer war als die einer anderen Nation. In gleicher Weise war die Gesamtstärke aller voll in Dienst sowie der in Reserve befindlichen englischen Schiffe bei weitem größer als diejenige der gleichartigen Schiffe der anderen Nationen. Die Stärkevergleiche wurden für bestimmte, aufs Geratewohl von der Kommission gewählte Zeitpunkte und auch für die Zeiten aufgestellt, in denen nach Lord Beresfords Angaben seine Flotte numerisch am schwächsten war. Die Admiralität nahm in den Listen nur die zu diesen Zeitpunkten wirklich verwendungsbereiten Schiffe auf, schloß die Schiffe mit Stammbesatzungen oder in Werfthänden aus, legte dagegen bei den fremden Flotten deren Papierstärke zugrunde.

Sie behauptete deshalb, daß

1. selbst in dem extremen Falle eines plötzlichen Angriffs die Sicherheit des Landes durch die Verteilung und Organisation der Streitkräfte während der 2jährigen Kommandoführung Lord Beresfords in der Tat gewährleistet, und
2. durch die hinter den voll in Dienst befindlichen Flotten stehende überwältigende Reserve die Überlegenheit während des Krieges gesichert war.

Ferner legte sie dar, daß die Organisation der Seestreitkräfte in den heimischen Gewässern während des Kommandos Lord Beresfords nur ein vorübergehender Zustand in der äußerst schwierigen Periode der Entwicklung der Heimatflotte war, und gab zu, daß man sie vom strategischen Standpunkte aus als nicht unanfechtbar bezeichnen konnte.

Bezüglich des zweiten Punktes, daß die Kanalflotte wegen Zurückziehung reparatur- und überholungsbedürftiger Schiffe selten ihre richtige zahlenmäßige Stärke hatte, legte Lord Beresford Tabellen vor, die diese Behauptung bekräftigen sollten. Er vertrat dabei die Ansicht, daß ein Feind, der einen plötzlichen Angriff plante, ermutigt würde, seine eigene Flotte auf die höchste Stärke und Leistungsfähigkeit zu bringen zu einem Zeitpunkte, wo unsere Flotte zerstreut und nicht vollzählig war. Während die Admiralität zugab, daß die zu den regelmäßigen Reparatur- und Überholungsarbeiten zurückgezogenen Schiffe nicht ersetzt worden seien, nahm sie es doch für sich in Anspruch, daß die Flotte, wenn auch zahlenmäßig schwächer, trotzdem an Gefechtskraft der stärksten Flotte eines Nachbarstaates überlegen war.

Obgleich die Kommission hinsichtlich des ersten Punktes der Ansicht ist, daß die Admiralität besser beraten gewesen wäre, wenn sie stets den Grundsatz befolgt hätte, den Oberbefehl in den heimischen Gewässern in die Hand eines Offiziers zu legen, so hält sie doch die getroffenen Dispositionen für gerechtfertigt mit Rücksicht auf die außerordentlichen Schwierigkeiten, mit denen die Admiralität während des Übergangsstadiums

in der Entwicklung der Heimatflotte zu kämpfen hatte, und sie ist der Überzeugung, daß aus den Dispositionen in der Tat keine Gefahr für das Land entstand.

Hinsichtlich des zweiten Punktes erkennt die Kommission die vorhergehende Beweisführung der Admiralität als richtig an.

Ein dritter Punkt, auf den Lord Beresford großen Wert legte, war der, daß die Heimatflotte in der Organisation, in der sie während seines Kommandos war, nicht als eine sofort schlachtbereite Streitmacht angesehen werden konnte. Er behauptete sogar, daß sie nicht vor 6 Monaten kampfbereit sein konnte, da ein bedeutender Teil der Schiffe der Heimatflotte nur Stammbesatzungen hatte und deshalb bei sofortiger Verwendung nichts geleistet haben würde. Die Vernehmungen überzeugten die Kommission, daß die Schiffe mit Stammbesatzungen sehr schnell mobilisiert werden konnten und einen befriedigenden Grad von Leistungsfähigkeit erreicht hatten.

Lord Beresford glaubte, daß den von ihm vorgebrachten Mängeln am besten durch Errichtung einer einheitlichen aktiven, voll in Dienst befindlichen und in allen Typen vollzähligen Flotte in den heimischen Gewässern abgeholfen werde. Er schlug vor, die Linienschiffe und Kreuzer dieser Flotte in drei Divisionen zu teilen, von diesen zwei stets bei dem Oberstkommandierenden zu halten, die dritte gewöhnlich zu selbständigen Kreuzfahrten zu detachieren. Die Zahl der Schiffe in jeder Division wollte er so hoch bemessen wissen, daß unter Abzug eines gewissen Prozentsatzes an abwesenden Schiffen zwei Divisionen an capital ships der stärksten Flotte überlegen seien, die in kurzer Zeit gegen sie zusammengebracht werden könne. Die zu gleicher Zeit beim Oberstkommandierenden befindliche Schiffszahl sollte in der Regel 60 nicht überschreiten, da nach seiner Ansicht ein Mann mehr Schiffe kaum wirksam leiten könne. In administrativer Hinsicht sollte jeder Divisionschef selbständig sein, um so den Oberstkommandierenden in die Lage zu setzen, sich ganz der kriegsmäßigen Ausbildung der Flotte zu widmen. Hinter dieser aktiven Flotte sollte eine Reserve-Flotte mit Stammbesatzungen stehen.

Nach Ansicht der Kommission besteht kein grundsätzlicher Unterschied zwischen diesen Vorschlägen und dem kürzlich von der Admiralität zur Ausführung gebrachten Plan, auf den diese mit ihren früheren Dispositionen hinarbeitete. Seit März 1909 sind alle in der Heimat befindlichen Flottenteile, mit Ausnahme der Atlantikflotte, in der Heimatflotte unter dem Kommando eines Flaggoffiziers vereinigt worden. Die Atlantikflotte wurde, obgleich eng mit der Heimatflotte verbunden, doch als selbständiges Kommando beibehalten, um nötigenfalls ohne Störung der Organisation der Heimatflotte detachiert zu werden.

Die Kommission ist der Ansicht, daß diese Organisation sachlich den Anforderungen Lord Beresfords entspricht und pflichtet Admiral Wilson darin bei, daß sie von den Vorwürfen frei ist, die wohl gegen die frühere Organisation vorgebracht werden konnten, wenn deren vorübergehende Natur nicht berücksichtigt wurde.

2. Die kleinen Fahrzeuge und Torpedobootzerstörer.

Lord Beresford behauptete, während seines Kommandos habe ein derartiger Mangel an kleinen Fahrzeugen und Torpedobootzerstörern in den heimischen Gewässern bestanden, daß er eine ernstliche Schwäche bildete; die Typen der englischen Torpedofahrzeuge seien für ihre Aufgabe ungeeignet.

Aus dem der Kommission vorgelegten Beweismaterial ging hervor, daß die Kritik von Ansichten über Kriegschiffbau und Strategie ausging, über deren Richtigkeit die Meinungen der Fachleute sehr geteilt sind. Zu einer Äußerung über die technische Seite der Frage hält sich die Kommission weder für verpflichtet noch für kompetent. Sie begnügt sich damit, festzustellen, daß ein Mangel an derartigen Fahrzeugen, aus dem eine Gefahr für die Sicherheit des Landes hergeleitet werden könnte, nicht vorhanden ist.

Nach Lord Beresfords Ansicht war die Admiralität wegen Mangels an Kreuzern außerstande, genügend Vorsorge für den Handelsschutz zu treffen. Das vorgelegte ver-

trauliche Beweismaterial überzeugte die Kommission, daß die Befürchtungen Lord Beresfords der Begründung entbehren.

3. Kriegspläne.

Lord Beresfords ursprüngliche Behauptung, er habe bei Übernahme seines Kommandos keinen strategischen Plan für die Verwendung seiner Streitkräfte erhalten können, wurde bei der Untersuchung modifiziert. Die Kommission stellte mit Befriedigung fest, daß kein wirklicher Grund zur Klage vorlag.

Viele der von ihm erwähnten Mißstände schrieb Lord Beresford dem Umstande zu, daß kein eigentliches Admiralstabsdepartement vorhanden sei. Der Erste Lord der Admiralität hat die Kommission über die Schritte unterrichtet, die kürzlich zur Schaffung eines Admiralstabs in der Admiralität getan oder zur weiteren Förderung der Angelegenheit geplant sind.

Allgemeine Schlußfolgerung.

Nach Ansicht der Kommission hat die Untersuchung ergeben, daß während der fraglichen Zeit die von der Admiralität getroffenen Kriegsanordnungen, die Organisation und die Verteilung der Flotten, die Zahl der Schiffe und schließlich die Vorbereitung der Kriegspläne die Sicherheit des Reiches nicht in Frage stellten.

Die Kommission hält sich verpflichtet hinzuzufügen, daß die an sich völlig zu verteidigenden, wenn auch nicht idealen Maßnahmen an Wirksamkeit sehr durch den Mangel herzlicher Beziehungen zwischen der Admiralität und dem Oberstkommandierenden der Kanalflotte verloren. Die Admiralität scheint Lord Beresford nicht genügend ins Vertrauen gezogen zu haben, welche Gründe sie zu den Anordnungen bestimmten, Lord Beresford hat anscheinend darin gefehlt, daß er sich nicht bemühte, die Instruktionen der Admiralität ihrem Sinne nach aufzufassen und auszuführen und daß er ihre oberste Autorität nicht genügend anerkannte. Die Kommission ist von den Differenzen in den Ansichten der höchststehenden Offiziere über wichtige Grundsätze der Strategie und Taktik tief berührt worden und erwartet, daß die weitere Entwicklung eines „Naval War Staff“ sowohl für die Mitglieder der Admiralität wie für die Flaggoffiziere und deren Stäbe an Bord Nutzen bringen wird.“

Whitehall Gardern, 12. August 1909. (Unterschriften.)

Die „Times“ erklärt, das Ergebnis der Untersuchung sei für das Land durchaus befriedigend, es werde aber dazu dienen, die hohe Achtung, die man bisher vor der Urteilsfähigkeit, dem Takt und der Disziplin Lord Beresfords gehabt habe, erheblich herabzusetzen. „Standard“ nimmt für sich das Verdienst in Anspruch, wesentlich zur Herbeiführung der Untersuchung beigetragen zu haben; das Resultat werde ihn ermutigen, auf dem eingeschlagenen Wege weiterzuschreiten. Die Schlußfolgerungen des Berichts nennt das Blatt unlogisch und lahm; 95 Prozent der Seeoffiziere hätten die Überzeugung, daß Lord Beresford im Recht und die Admiralität im Unrecht sei. Der Kampf Fisher-Beresford wird hiermit wahrscheinlich noch nicht zu Ende sein.

v. U.



Die Reorganisation der französischen Marine.

Wenn man in den letzten Jahren in der Presse die Zahl der Versager verfolgte, die die französische Marine auf fast allen Gebieten ihrer Betätigung aufzuweisen hatte, wenn man vor allem das düstere Bild betrachtete, das die Marine-Untersuchungskommission der Kammer im vergangenen Sommer von den Zuständen in der Marine in ihrem Bericht gezeichnet hatte, so konnte man den Zweifel nicht unterdrücken, ob es bei dem in

Frankreich vorherrschenden System überhaupt möglich sein werde, die Flotte auch nur annähernd auf der Höhe der übrigen rastlos fortschreitenden größeren europäischen Marinen zu halten. Wenn es ein Mittel gab, das Versäumte wieder einzuholen, die Schäden zu heilen, die der Marine von einer Reihe zweifellos vom besten Wollen beseelter, jedoch der erforderlichen Sachkenntnis völlig entbehrender Laienminister verursacht worden sind, so war es die Berufung eines Fachmanns an die Spitze des Marineministeriums, der, unbeirrt durch politische Rücksichten, militärische Fragen allein nach militärischen Gesichtspunkten zu entscheiden gewillt sein würde. Der im Juli zum Minister ernannte Vizeadmiral Boué de Lapeyrère hat in den seither verflossenen Sommermonaten eine Reformtätigkeit entfaltet, die zu dem Schluß berechtigt, daß die französische Marine unter seiner Leitung einer Periode des Aufstieges entgegen geht. Der bei den Reformen zu beschreitende Weg war bereits vorgezeichnet, erstens durch die in dem Bericht der Kommission niedergelegten Mißstände, die dringende Abstellung erfordern, dann aber auch durch die seit Jahren in der Fachpresse durch Fachmänner geübte Kritik in militärischen Angelegenheiten, vor allem in Fragen der Verwendung der Seestreitkräfte und in Fragen der Ausbildung, die die Zustimmung jedes Seeoffiziers finden mußte. Es spricht für den Scharfblick und die Energie des Ministers, daß er — ohne erst Kommissionen zur Begutachtung der einzelnen Maßregeln einzusetzen, wie es bisher üblich war — das Reorganisationswerk mit einer Reihe von Reformen begann, die, für die Schlagfertigkeit der französischen Seestreitkräfte von größter Bedeutung, von fachmännischer Seite seit langem dringend gefordert, von den Laienministern indessen aus politischen und anderen Gründen nicht in Angriff genommen worden waren.

Im folgenden seien die bisher getroffenen Anordnungen des Ministers kurz zusammengestellt.

1. Die Generalinspekteure, der oberste Marinerat.

Als ein Hauptmangel in dem Arbeiten der französischen Marinebehörden wurde stets das unzureichende Zusammenwirken ihrer einzelnen Organe hervorgehoben. Um ein einheitliches Zusammenarbeiten sicherzustellen, sind durch Dekret vom 5. September 1909 die Stellen von vier Generalinspekteuren geschaffen, die dafür zu sorgen haben, daß in ihrem Befehlsbereich die Anordnungen des Ministers einheitlich durchgeführt werden, und die dem Minister über das Arbeiten der ihnen unterstellten Betriebe sowie über erforderliche Verbesserungen zu berichten haben. Die vier Generalinspektionen werden folgende Wirkungsbereiche haben: 1. l'inspection générale des escadres métropolitaines — Vizeadmiral Caillard, der im Kriegsfall voraussichtlich Oberstkommandierender sein würde; 2. l'inspection générale du matériel — Vizeadmiral Jauréguiberry, der gleichzeitig die Stelle des Präses des Technischen Komitees bekleiden wird; 3. l'inspection générale des défenses sous-marines (schon seit 1902 bestehend) — Vizeadmiral Philibert, der diese Stelle bereits seit einigen Jahren innehat; 4. l'inspection générale des écoles et des dépôts des équipages de la flotte — Vizeadmiral Germinet. Die vier Generalinspekteure sind ebenso wie der Chef des Marinegeneralstabes und die Admirale des Technischen Komitees Mitglieder des unter dem Vorsitz des Ministers tagenden obersten Marinerates, der 1889 geschaffen wurde und seitdem achtmal neu organisiert wurde (1890, 1892, 1896, 1898 — zweimal —, 1900, 1905 und 1909). Beiläufig erwähnt sei hier, daß bereits einmal, im Jahre 1890, nach Abschaffung des Admiralitätsrates, ein comité des inspecteurs généraux gebildet wurde, dem drei Generalinspekteure angehörten.

Eine Umbildung wird voraussichtlich auch das Technische Komitee erfahren, das bisher aus der Sektion für Hochseeschiffe, der Sektion für Verteidigungsschiffe und der Sektion für Material und Besatzungen unter je einem Kontreadmiral bestand. Die letztgenannte Sektion soll als comité du règlement d'armement unter einem Kontreadmiral selbständig werden.

Eine außerordentlich durchgreifende Maßregel hat der Minister mit der Neubesetzung sämtlicher Direktorenstellen in der Marineverwaltung getroffen, ein Wechsel, wie er seit dem Amtsantritt des Admiral Aube, der in alle wichtigeren Stellen Anhänger seiner — der jungen — Schule brachte, nicht vorgekommen ist. Jedenfalls hat Admiral de Lapeyrère damit die Absicht kundgegeben, mit dem bisherigen System gründlich zu brechen. — Er hat ferner angekündigt, daß er wöchentlich einmal alle Departements- und Abteilungschefs der Zentralverwaltung zu einer Sitzung vereinigen werde, um deren Zusammenarbeiten zu erleichtern.

2. Die Verteilung der Seestreitkräfte.

Von besonderer Wichtigkeit für die Leistungsfähigkeit der französischen Flotte sind die Bestimmungen, die der Marineminister über die Verteilung und Besetzung der einzelnen Flottenteile getroffen hat.

a) Die heimischen Geschwader. Es werden zwei vollbesetzte Linienschiffsgeschwader zu je 6 Schiffen mit je einer vollbesetzten Panzerkreuzerdivision zu 4 Schiffen und einer Torpedobootflottille zu vorläufig 10, später 12 Booten formiert. Die Bezeichnungen Nord- und Mittelmeergeschwader sind aufgehoben; „entsprechend der politischen Lage und den Erfordernissen der Ausbildung werden die Geschwader im Mittelmeer oder im Ozean stationiert sein, und es wird vorkommen können, daß beträchtliche Teile des einen Geschwaders in denselben Gewässern wie das andere Geschwader üben werden, ohne daß dadurch ihre Zugehörigkeit berührt wird“. Damit sind sowohl die Nachteile der früheren völligen Trennung der Linienschiffsgeschwader vermieden, als auch die unnatürliche Abtrennung eines Panzerkreuzergeschwaders von dem Gros, wie sie zuletzt bestand, aufgehoben ist. Die neue Organisation deutet auf die Absicht einer öfteren Zusammenziehung der Geschwader zu gemeinsamen Übungen hin, die naturgemäß auch durch die Ernennung des Generalinspekteurs der heimischen Geschwader begünstigt wird. Bemerkenswert ist die volle Besetzung der heimischen Geschwader und die Zuteilung je eines Linienschiffes und eines Panzerkreuzers mit reduzierter Besatzung als Ersatzschiffen für jedes Geschwader. Diese werden vierteljährlich einige Tage mit aufgefüllter Besatzung mit den Geschwadern üben. — Danach werden mit dem 5. Oktober 1909*) formiert sein:

I. Geschwader. (1 Vizeadmiral, 1 Kontreadmiral.) Chef: Vizeadmiral de Jonquières.

6 Linienschiffe: „Patrie“, „République“, „Démocratie“, „Justice“, „Vérité“, „Liberté“.

4 Panzerkreuzer (1 Kontreadmiral): „Jules Ferry“, „Jules Michelet“, „Ernest Renan“, „Léon Gambetta“.

Wiederholer: „Guichen“ (erst 1910).

Ersatzschiffe mit reduzierter Besatzung: Linienschiff „Suffren“, Panzerkreuzer „Victor Hugo“.

1. escadrille: 10, später 12 Torpedojäger. (1 Fregattenkapitän für jede der beiden Divisionen.)

II. Geschwader. Chef: Vizeadmiral Aubert.

6 Linienschiffe: „St. Louis“, „Gaulois“, „Charlemagne“, „Bouvet“, „Carnot“, „Jauréguiberry“.

4 Panzerkreuzer: „Marseillaise“, „Gloire“, „Amiral Aube“, „Condé“.

Wiederholer: „Chateaurenault“ (erst 1910).

Ersatzschiffe: Linienschiff „Charles Martel“, Panzerkreuzer „Dupetit Thouars“.

2. escadrille: 10, später 12 Torpedojäger.

Die Ausrüstung und Reparatur des I. Geschwaders wird in der Regel im Mittelmeer, die des II. Geschwaders in Brest erfolgen; die großen Reparaturen der

*) Schiffe, die im Etat 1909 noch nicht vorgesehen sind, treten erst 1910 hinzu.

Panzerkreuzer sind in den Monaten August bis November, die der Linienschiffe in den Monaten November bis Januar vorgesehen; die kleine Überholung soll im Frühjahr erfolgen.

Die Panzerkreuzergeschwader sollen gelegentlich längere Fahrten unternehmen, um die Flagge zu zeigen, so das I. Panzerkreuzergeschwader im Winter 1909/10 nach dem östlichen Mittelmeer, das II. nach Südamerika.

b) Die Marokkodivision wird unabhängig von den heimischen Geschwadern, sie wird von einem Kapitän zur See geführt und besteht aus den Kreuzern „Du Chayla", „Friant", „Cosmao" und dem Transporter „Vinh-Long".

c) Die Divisionen von Algier und Corsica werden aufgelöst. Flaggschiff der Tunis-Division wird „Henri IV"; die dortigen alten Kanonenboote werden außer Dienst gestellt.

d) Die Division des Äußersten Ostens und des Pazifischen Meeres werden zusammengefaßt. Die neue Division wird durch die Panzerkreuzer „Desaix", „Dupleix" und „Kléber" gebildet werden.

e) Die Flottillen. Die Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen werden in Dunkerque, Cherbourg, Toulon und Biserta unter dem Kommando je eines Kapitän zur See als commandant supérieur konzentriert. Als Flottillenfahrzeuge werden entsprechend „Dunois", „Cassini" und „La Hire" dienen, während in Biserta der Kommandant des „Henri IV" die Funktionen des commandant supérieur wahrnimmt. Die Flottillen von Lorient, Rochefort und Corsica werden somit aufgelöst. Als Zielschiffe werden den Flottillen die Küstenpanzer „Bouvines" (Cherbourg), „Furieux" (Brest), „Amiral Tréhouart" (Toulon) zugeteilt.

f) Die Küstenpanzer. Außer den bereits unter e) genannten wird nur noch „Requin" verwandt werden, der als Ersatz für den Kreuzer „Descartes" in die Artillerie-Schuldivision tritt. Die übrigen vier Küstenpanzer, „Caïman", „Indomptable" (1883 und 1885), „Jemmapes" (1892) und „Valmy" (1892), sind außer Dienst gestellt und nach Brest geschleppt, um demnächst ausrangiert zu werden.

Der neue Indiensthaltungsplan erfordert 1400 Mann an seefahrendem Personal mehr; trotzdem sollen seine Kosten um 54 600 Francs geringer als die des bisherigen sein. Die Ausrangierung aller nicht mehr kriegstüchtigen Schiffe und Fahrzeuge wird vom Minister aus Sparsamkeitsrücksichten angestrebt werden.

3. Die Formierung der Schulschiffs-Divisionen.

Die Zusammenfassung der Schul- und Versuchsschiffe der einzelnen Spezialdienstzweige zu Divisionen ist vom Admiral de Lapeyrère teils bereits ausgeführt, teils geplant. Bald nach seinem Amtsantritt schuf der Minister die Stelle eines commandant de la division des écoles de canonnage, wie sie Ende Juni im „Moniteur de la Flotte" (vgl. August/Septemberheft 1909, S. 999) von einem Fachmann befürwortet wurde. Kontreadmiral Le Bris wurde mit dieser Stellung betraut. Er ist direkt dem Minister untergeordnet; ihm unterstehen „Tourville" (école de canonnage) mit „Latouche-Tréville" und „Descartes" (später „Requin"), „Pothuau" (école d'application de tir) sowie als Flaggschiff „Masséna" (affecté aux apprentis canonniers). Alle diese einem ähnlichen Zweck dienenden Schiffe waren bisher unabhängig von einander, ihre Berichte gingen zunächst an den Marinepräfekten in Toulon, wodurch der Geschäftsgang unnötig verzögert wurde. Die Gleichmäßigkeit der Ausbildung der Artilleriespezialisten aller Art ist durch die neue Organisation gewährleistet.

In entsprechender Weise wird die Zusammenziehung der Torpedoschulschiffe — „Hoche" als Flaggschiff (statt „Charles Martel") für die apprentis torpilleurs, „Marceau" für die marins torpilleurs, „Cécille" für die mécaniciens torpilleurs — unter einem Kontreadmiral durchgeführt, der auch die Ausbildung der Torpedooffiziere

zu leiten hat und dem die commission d'expériences des torpilles sowie der gesamte Funkentelegraphiedienst unterstellt wird.

Schließlich sollen auch die gesamten Schulen in Brest (apprentis marins und mousses) unter dem Kommandanten der „Bretagne“ zusammengefaßt werden.

4. Personal.

Die Bestimmungen über die Einschiffung der Offiziere (Dekret vom 15. Dezember 1893 und 18. Februar 1908) sind durch Dekret vom 5. August 1909 abgeändert. Die Bordkommandodauer für Kapitäne zur See ist auf 18 Monate festgesetzt, ausgenommen auf Flaggschiffen, Schulschiffen und Schiffen, die an einer kriegerischen Expedition teilnehmen; für einzelne Schiffe kann sie 2 Jahre betragen. Die Dauer der Kommandierung nach Paris ist auf 2 Jahre beschränkt; sie kann für die seefahrenden Offiziere einmal verlängert werden; für Bauingenieure beträgt sie 3 Jahre, einmal zu verlängern.

Um den Wechsel in dem Artillerie-Ingenieurpersonal, das seit 1900 von der Kolonialartillerie der Marine auf 3, 4 oder 5 Jahre zur Verfügung gestellt wird, möglichst einzuschränken, hat der Marineminister ein Dekret ausgearbeitet, das die Verlängerung des Kommandos der Artillerieingenieure zur Marine für zwei Jahrgänge um je 1 Jahr vorsieht. — Der Gesetzentwurf betreffend die Schaffung eines Marineartillerie-Ingenieurkorps ist bekanntlich vor 2 Jahren vom Senat genehmigt, jedoch nicht vor die Kammer zur Beschlußfassung gelangt.

5. Schiffbau.

Für die Pläne der neuen Schiffe wird in Zukunft ein Preisausschreiben stattfinden; an dem Wettbewerb können sich die staatlichen Bauingenieure in gleicher Weise wie Privatwerften beteiligen. Nur die Haupteigenschaften der Schiffe werden vorgeschrieben werden. Zur Zeit gibt der Minister einem Linienschiff von etwa 22 000 Tonnen mit zwölf 30,5 cm-K den Vorzug.

Um den für die projektierten Linienschiffe geeignetsten Kesseltyp festzustellen, hat der Minister eine Kommission von Seeoffizieren und Ingenieuren ernannt, die sich dahin ausgesprochen hat, daß nur Belleville- und Niclausse-Kessel in Frage kommen, während du Temple- und Guyot-Kessel (mit vertikalen Rohren) zu verwerfen seien. Es ist dies die vierte Kesselkommission innerhalb 10 Jahren; es entschied sich

die Kommission von 1900: für Belleville, Niclausse, Guyot, Normand (für „Gambetta“ und „Jules-Ferry“);
" " " 1902: für Belleville, Niclausse (für „Patrie“-Klasse);
" " " 1906 wie die von 1900 (für „Edgar-Quinet“ und „Waldeck-Rousseau“).

Unmittelbar nach seinem Amtsantritt hat der Marineminister zwei höhere Beamte in die Häfen entsandt, um die Frage des Baufortschritts der Neubauten zu klären, etwaige Verzögerungen festzustellen und ihre Ursachen zu beseitigen; gleichzeitig sollen diese Beamten die Privatwerften eingehend besichtigen, um ihre Einrichtungen für die Modernisierung der Staatswerften verwerten zu können.

Um die bei der Ausschreibung von Lieferungen für die Marine vorgekommenen, in dem Bericht der Marine-Untersuchungskommission geschilderten Mißstände zu beheben, sind vom Unterstaatssekretär der Marine neue Bestimmungen über die Ausschreibung von Lieferungen veröffentlicht (vgl. „Moniteur de la Flotte“ vom 4. September 1909, S. 4). Ferner sind von ihm Anordnungen getroffen, um die Reparaturen und Umbauten an den Schiffen auf das geringste Maß zu beschränken (vgl. ebenda, 11. September 1909, S. 5). —

Zu erwarten ist noch das von der Kammer verlangte loi organique, das die Ziele der französischen Marinepolitik für längere Zeit festlegen wird, dessen Ausarbeitung indessen bei der grundlegenden Wichtigkeit eines solchen Gesetzes wohl noch längere Zeit beanspruchen wird. Erst nach seiner Veröffentlichung wird voraussichtlich auch das Schiffbauprogramm der nächsten Jahre sich übersehen lassen.

Rdr.



Zur Frage der astronomischen Ortsbestimmung im Ballon.

(Entgegnung auf den Artikel des Herrn Professor Dr. Adolf Marcuse.)

Von Dr. E. Kohlschütter.

Im August/Septemberheft dieser Zeitschrift („Marine-Rundschau", 1909, S. 1020) hat Herr Prof. Marcuse meine Besprechung seines Buches bemängelt und mir die Besprechungen seitens einiger Autoritäten entgegengehalten. Ich glaube es daher den Lesern der „Marine-Rundschau" schuldig zu sein, die Gründe, die mich zu meiner Stellungnahme geführt haben, darzulegen, und es ihnen durch eine kurze Prüfung der Tatsachen zu ermöglichen, sich selbst ein Urteil zu bilden.

Zur Widerlegung meiner Behauptung, daß am Tage die Methoden des Verfassers versagen könnten, führt Herr Professor Marcuse an, daß es nur nötig sei, die auf S. 62 gegebene Zusatztafel noch um eine Stunde näher dem Meridian zweckentsprechend zu erweitern, was in der bevorstehenden Neuausgabe bereits geschehen ist. Durch diese von Herrn Professor Marcuse selbst für nötig erachtete Erweiterung der ursprünglichen Tafel scheint mir der beste Beweis dafür gegeben zu sein, daß in der ersten Ausgabe, die allein zur Besprechung vorlag, tatsächlich eine Lücke vorhanden ist. Mit dieser Erweiterung der Tafel 8 C gibt Herr Professor Marcuse indirekt die Richtigkeit meiner von ihm beanstandeten Behauptung zu, denn wenn die Tafel in der ursprünglichen Form für alle Fälle genügte, so wäre ihre Erweiterung nicht erforderlich. Die andere Entgegnung, daß in diesen Fällen auch die Standlinien-Methode versage, ist richtig, aber sie trifft mich nicht, denn ich habe nirgends gesagt, daß man im Ballon die in der Nautik üblichen Standlinien zur vollständigen Ortsbestimmung am Tage verwenden solle, sondern ich habe nur die gleichzeitige Bestimmung von Breite und Stundenwinkel an Stelle der von Herrn Professor Marcuse allein behandelten getrennten Bestimmung im Auge gehabt.

Ferner ist die auch von Herrn Professor Hammer übernommene Behauptung des Verfassers, daß bei Benutzung der Merkatorfunktionen logarithmisch-trigonometrische Rechnungen vermieden werden, nicht zutreffend, denn nach der Definition ist die Merkatorfunktion

$$f(x) = \frac{\log \text{nat. tg}\,(45^\circ + \frac{1}{2}x)}{\text{arc } 1'}$$

und die Kofunktion

$$\text{cof}(x) = \frac{\log \text{nat. ctg}\,\frac{1}{2}x}{\text{arc } 1'},$$

d. h. die beiden Funktionen sind natürliche Logarithmen der Potenz einer Tangente bzw. Kotangente; sie sind also Logarithmen trigonometrischer Funktionen und die Rechnungen mit ihnen sind daher logarithmisch-trigonometrische Rechnungen. Man könnte dagegen einwerfen, daß dies nur eine unwesentliche Frage der Namengebung ist, aber aus der Entstehung der Merkatorfunktionen ergibt sich die sehr wesentliche Folge, daß auch die Regeln für das Rechnen mit ihnen die Regeln der logarithmischen Rechnung sind. Von diesen Regeln macht auch Herr Professor Marcuse Gebrauch z. B. in dem Beispiel auf Seite 43 oben, und Sicherheit im Rechnen mit den Merkatorfunktionen kann nur der

erlangen, der die Regeln der logarithmischen Rechnung beherrscht. Das den Merkatorfunktionen zuweilen angehängte n ist überhaupt nur dann verständlich, wenn man sich klarmacht, daß sie Logarithmen sind, aber wie soll der Ballonführer auf den Gedanken kommen, daß dieses n dasselbe Zeichen und nach denselben Regeln zu behandeln ist, wie das n, das ihm von der Schule her aus den logarithmisch-trigonometrischen Rechnungen bekannt ist, wenn Herr Professor Marcuse und mit ihm Herr Professor Hammer ausdrücklich versichern, daß logarithmisch-trigonometrische Rechnungen bei Verwendung der Merkatorfunktionen gänzlich vermieden werden. Zum wenigsten hätten doch die in Frage kommenden Regeln im Buche angeführt werden müssen, da die Bekanntschaft mit den Merkatorfunktionen bei der großen Mehrzahl der Ballonführer nicht vorausgesetzt werden kann. Schon dieser eine Punkt rechtfertigt mein Urteil, daß das Marcusesche Buch ohne nähere Anleitung (in diesem Falle über das Wesen und die Rechenregeln der Merkatorfunktionen) nicht zu verstehen und zu benutzen ist.

Es kommen die von Herrn Professor Marcuse in zwei Beispielen zwar angewendeten aber nicht erläuterten Quadrantenregeln hinzu, die ebenfalls die logarithmisch-trigonometrische Natur der Merkatorfunktionen erkennen lassen. Diese Regeln sind sogar komplizierter, als bei den einfachen trigonometrischen Funktionen; denn während deren Logarithmen in zwei Quadranten immer einander gleich sind und in den beiden anderen ein n angehängt bekommen, sind die Merkatorfunktionen in den einzelnen Quadranten sowohl durch das Vorzeichen als durch angehängte n gekennzeichnet derart, daß sie in allen vier Quadranten verschieden sind. So ist z. B.

$\log \sin 45^\circ = 9{,}8495$	dagegen	$f\,(45^\circ) = +\ 3029{,}9$
$\log \sin 135^\circ = 9{,}8495$		$f\,(135^\circ) = +\ 3029{,}9$ n
$\log \sin 225^\circ = 9{,}8495$ n		$f\,(225^\circ) = -\ 3029{,}9$ n
$\log \sin 315^\circ = 9{,}8495$ n		$f\,(315^\circ) = -\ 3029{,}9$

und ähnlich für die Kofunktion.

Diese komplizierten Quadrantenregeln werden in dem Marcuseschen Buche weder erläutert noch überhaupt als solche angeführt. Allein in einigen Beispielen wird auf sie Bezug genommen. So findet sich auf Seite 43 das Beispiel $f\ 93^\circ\ 31' = \mathrm{cof}\ 3^\circ\ 31' = 11\,976$ n*) und auf Seite 56 $f\ (92^\circ\ 0') = \mathrm{cof}\ (-2^\circ\ 0') = 13\,916$ n. Ferner wird auf Seite 43 der Übergang von einer Funktion mit angehängtem n auf die Kofunktion mit dem Minuszeichen gemacht ($f\ \xi_1 = 15\,641$ n gibt $\mathrm{cof}\ \xi_1 = -\ 72$). Aus diesen wenigen Beispielen kann sich ein Ballonführer, der die Theorie der Merkatorfunktionen nicht kennt, unmöglich die Quadrantenregeln selbst ableiten, so daß er sie in allen Fällen mit Sicherheit anwenden kann. Da auf unseren Gymnasien und Ober-Realschulen die Theorie der Merkatorfunktionen aber nicht gelehrt wird, so ist sie der großen Mehrzahl der Ballonführer unbekannt. Wenn diese das Marcusesche Buch benutzen wollen, so bedürfen sie daher zunächst einer Anleitung über das Rechnen mit Merkatorfunktionen (angehängtes n und Quadrantenregeln).**)

Das ist aber gerade das, was ich in dem von Herrn Professor Marcuse beanstandeten Schlußurteil ausgesprochen habe. Wenn sämtliche übrigen Fachurteile dem widersprechen, so ist vermutlich deren Verfassern entgangen, daß die Rechenregeln der Merkatorfunktionen in dem Buch nicht angegeben sind, was leicht erklärlich ist, da sie selbst diese Regeln vermutlich beherrschen. Aber das Buch ist doch nicht für Fachleute bestimmt, sondern für Ballonführer, die an mathematischen Vorkenntnissen nur das mitbringen, was Gymnasium oder Ober-Realschule lehren und wozu die Merkatorfunktionen nicht gehören.

*) Daß bei cof 3° 31′ das Minuszeichen oder das angehängte n fehlen, ist wohl nur ein Druckfehler, aber für den, der die Theorie der Merkatorfunktionen nicht kennt, als solcher nicht erkennbar.

**) Es wäre natürlich im Rahmen des Marcuseschen Werkchens nicht möglich gewesen, diese Regeln abzuleiten und zu begründen, aber sie hätten angeführt und ihr praktischer Gebrauch erläutert werden können; das hätte nicht mehr als 1 bis 2 Seiten in Anspruch genommen.

Wenn auch die neuesten Erfahrungen aus den Kreisen der Ballonführer meinem Urteil widersprechen, so kann es sich nur um mathematisch ganz hervorragend gut veranlagte Ballonführer handeln, oder um solche, die die Merkatorfunktionen bereits kannten, oder es haben bei den vorgenommenen Rechnungen zufälligerweise alle Argumente im ersten Quadranten gelegen.

Es wäre interessant, einmal das Experiment zu machen, ob ein Ballonführer, der nur mit den von der Schule vermittelten mathematischen Kenntnissen ausgerüstet ist, imstande ist, eine Aufgabe der astronomischen Ortsbestimmung, in der Argumente aus anderen als dem ersten Quadranten vorkommen, richtig zu lösen mit keiner anderen Anleitung und anderen Hilfsmitteln als dem Marcuseschen Buche.

Aber nicht nur das Fehlen der Rechenregeln für die Merkatorfunktionen hat mich zu dem von Herrn Professor Marcuse beanstandeten Schlußurteil geführt, sondern auch das Fehlen eines ausdrücklichen Hinweises auf den Näherungscharakter der empfohlenen Methoden und auf die sich daraus ergebenden Gefahren. Es ist nämlich im allgemeinen (mit einigen Ausnahmen) nicht angegeben, wie genau der genäherte Anfangswert des geschätzten Elements sein muß, damit der Endwert ein hinreichend richtiges Resultat ergibt. Es ist auch nirgends darauf aufmerksam gemacht, daß unter Umständen eine zweite Annäherungsrechnung nötig ist, um sich zu versichern, daß die erste ein zuverlässiges Ergebnis geliefert hat. In den im Buche gegebenen Beispielen kommen derartige Fälle nicht vor, aber das liegt daran, daß die von Herrn Professor Marcuse gewählten Ausgangswerte so nahe an den richtigen Werten liegen, daß die erste Näherungsrechnung immer genügt. Da es jedoch überall heißt, daß von geschätzten Werten der Koordinaten ausgegangen werden soll, so kann sich in der Praxis leicht der Fall ergeben, daß der geschätzte Ausgangswert so weit vom wahren Werte abliegt, daß die erste Näherung nicht genügt. Geht man z. B. in der Rechnung auf Seite 47 des Marcuseschen Buches nicht von dem geschätzten Werte $\varphi = 52{,}5°$, sondern von $\varphi = 53{,}5°$ aus, so kommt das Resultat $\varphi = 53° \, 5'$ heraus, das von der richtigen Breite um mehr als 30′ abweicht. Erst die zweite Näherungsrechnung mit dem Ausgangswert 53° 5′ gibt die richtige Breite $\varphi = 52° \, 31'$. Ein Ballonführer, der den Flug des Ballons seit längerer Zeit nicht hat kontrollieren können, dürfte leicht in die Lage kommen, seinen Ort um 1° = rd. 111 km falsch zu schätzen. Bei Benutzung des Marcuseschen Buches, das ihn auf die Gefahren der Näherungsmethoden nicht aufmerksam macht, wird er sich mit der ersten Annäherungsrechnung begnügen und einen um etwa 55 km falschen Ort herausrechnen.

Dies ist der zweite Grund, weshalb nach meiner Ansicht die Marcuseschen Methoden von jemand, der die astronomische Ortsbestimmung nicht beherrscht, nicht ohne nähere Anleitung benutzt werden können.

Es kommt aber außerdem ein noch schwerwiegenderer Grund hinzu, nämlich der, daß Herr Professor Marcuse selbst den Gefahren seiner Näherungsmethoden erlegen ist und sie in Beispielen angewendet hat, wo das an sich ungeeignete Verfahren nur zufällig richtige Ergebnisse liefert. Dies hat mich auch zu der von Herrn Professor Marcuse ebenfalls beanstandeten Bemerkung geführt, daß seine Methoden unter Umständen am Tage versagen.

Die Ursache liegt wohl darin, daß Herr Professor Marcuse bei seinen Rechnungen immer den richtigen Ballonort gekannt und zugrunde gelegt hat. In dieser Lage befindet sich aber der Ballonführer, der gezwungen ist, astronomische Beobachtungen zur Ortsbestimmung zu machen, im allgemeinen nicht, denn wenn er seinen Ort bereits kennt, braucht er keine Ortsbestimmung. Diese so einfach erscheinende Überlegung scheint bei Aufstellung der im Marcuseschen Buche empfohlenen Näherungsmethoden übersehen zu sein. Dies sei an der Hand einiger Beispiele näher belegt.

Nach Seite 47 und 48 des Marcuseschen Buches wird die Länge aus Sonnenazimuten mit einem aus dem Transformator hergeleiteten Näherungswerte der Breite von

52,5° berechnet und ein Resultat gefunden, das nur um 6′ von der richtigen Länge abweicht. Der Transformator ist jedoch nicht imstande, die Breite auf 0,1° richtig zu geben, so daß man mit ihm ebenso gut den Näherungswert zu 52,6° hätte finden können. Legt man jedoch diesen Wert der genauen Rechnung zugrunde, so findet man eine Länge, die um 75′ = rund 85 km fehlerhaft ist. Da man aber im Ballon mit einem Breitenfehler von 6′ immer wird rechnen müssen, so bedeutet dies, daß die Marcusesche Formel versagt, da der unvermeidliche Breitenfehler so stark vergrößert in das Resultat der Länge übergeht.

In dem Beispiel a) auf Seite 41 und 42 des Marcuseschen Buches wird bei der Bestimmung der Breite aus Sonnenhöhen von einem Näherungswert der Breite ausgegangen, der um 35′ zu klein ist und damit ein auf 5′ richtiges Resultat erzielt. Dabei wird aber der richtige Stundenwinkel zugrunde gelegt, der dem Ballonführer noch gar nicht bekannt sein kann, da zu seiner Bestimmung nach dem oben behandelten Beispiel die Breite bereits genau bekannt sein muß. Es kann daher nur ein mit dem Transformator gefundener Näherungswert benutzt werden, der leicht um 1/4° und mehr fehlerhaft sein kann. Wird das Marcusesche Beispiel dementsprechend einmal mit einem Näherungswert des Stundenwinkels, der um 15′ fehlerhaft ist, und einer Breite, die nicht um 35′ zu klein, sondern um 35′ zu groß ist, (nämlich 53° 10′) nachgerechnet, so ergeben die Marcuseschen Formeln eine Breite von 53° 10′, d. h. einen Wert, der dem um 35′ fehlerhaften Ausgangswerte gleich ist. Die Marcuseschen Formeln ergeben also in diesem keineswegs extremen Falle überhaupt keine Verbesserung der ursprünglich geschätzten Breite.

In günstigeren Fällen führt diese Formelgruppe allerdings zu einer Verbesserung, in ungünstigeren dagegen sogar zu einer Verschlechterung des Ausgangswertes. Sie ist daher nur unter bestimmten Bedingungen und innerhalb bestimmter Grenzen brauchbar. Da diese Einschränkung im Buche aber nicht erwähnt und die Grenzen nicht angegeben sind, so kann ein Ballonführer leicht in die Lage kommen, sie auch in Fällen anzuwenden, wo sie versagen. Deshalb ist auch diese Methode für den Ballonführer, der die astronomische Ortsbestimmung nicht bereits beherrscht, ohne nähere Anleitung nicht zu benutzen.

Auch in dem auf den Seiten 42, 43 und 49, 50 behandelten Beispiel der vollständigen Ortsbestimmung vom 5. November 1908 wird von dem wahren Ballonort ausgegangen und damit ein nahezu richtiges Resultat erzielt. Da jedoch damit gerechnet werden muß, daß der Ballonführer seinen Ort im allgemeinen nicht kennt, so ist das Beispiel unter der gewiß nicht extremen Annahme nachgerechnet worden, daß der erste geschätzte Ort um 50 km fehlerhaft war. Wird unter dieser Annahme genau nach den Marcuseschen Vorschriften und Beispielen gerechnet, so ergibt sich ein Resultat, das um 74 km von dem richtigen Ort abliegt. Die ursprüngliche Schätzung war also genauer, als die Berechnung des beobachteten Orts nach den Marcuseschen Formeln.

Durch diese drei Beispiele ist der zahlenmäßige Nachweis für meine von Herrn Professor Marcuse beanstandete Behauptung geliefert, daß seine Methoden unter Umständen am Tage versagen könnten und daß dies auch nicht durch die von ihm angekündigte Erweiterung der Tafel auf Seite 62 beseitigt wird.

Bei dem einen Marcuseschen Formelsystem läßt es sich auch ohne weiteres einsehen, daß es seinen Zweck nicht erfüllen kann. Der Stundenwinkel wird nämlich aus

$$\cos(t) = \cos(\xi) - \cos(a); \quad f(\xi) = f(90° - h + \delta) - f(\varphi)$$

berechnet, d. h. er wird aus einem Poldreieck abgeleitet, das durch das gemessene Azimut a, die angenommene Breite φ und die Differenz $(h - \delta)$ bestimmt ist. Wenn aber die angenommene Breite φ fehlerhaft ist, so entspricht der gefundene Stundenwinkel gar nicht den gegebenen Größen h und δ, sondern solchen Werten dieser Elemente, die nur dieselbe Differenz $(h - \delta)$ haben, selbst aber von den gegebenen Beträgen abweichen müssen. Da nun Herr Professor Marcuse selbst vorschreibt, nur einen genäherten, also nicht genau richtigen Wert der Breite zu benutzen, so muß sich aus seinen Formeln ein fehlerhafter

Stundenwinkel ergeben. Und daß es sich dabei nicht nur um unbedeutende Beträge handelt, zeigt das oben nachgerechnete Beispiel, wo ein Breitenfehler von 6′ einen Längenfehler von 75′ erzeugt. Die Unzulänglichkeit der Marcuseschen Formeln läßt sich also auch a priori auf theoretischem Wege erkennen.*)

Dasselbe gilt auch für die Formeln zur Berechnung der Breite aus dem Azimut

$$f(\varphi) = f(90^\circ - h + \delta) - f(\xi); \quad \cos(\xi) = \cos(t) + \cos(a),$$

wo die Breite ebenfalls nicht den gegebenen Stücken h und δ entspricht, sondern nur ihrer Differenz ($h - \delta$) und einem Näherungswerte von t.

Nach dem vorstehenden können sich die Leser der „Marine-Rundschau" selbst an den Tatsachen und Beispielen überzeugen, daß mein Urteil, daß die Marcuseschen Methoden am Tage versagen können, zutreffender ist, als das der mir entgegengehaltenen Autoritäten (Kommandeur der österreichischen Luftschiffertruppe, Professor Hammer und andere). Ich habe mich aus Rücksicht auf Herrn Professor Marcuse sogar sehr zurückhaltend und unbestimmt ausgedrückt. Nachdem er aber meine Beurteilung einer öffentlichen Kritik unterzogen hat, habe ich mich gezwungen gesehen, im vorstehenden den Nachweis zu führen, daß er in seinem Buche Methoden empfohlen und durch Beispiele belegt hat, die zum Teil für den beabsichtigten Zweck ungeeignet sind und sich auch theoretisch als so geartet erweisen, zum anderen Teil zwar innerhalb bestimmter Grenzen eine Annäherung ergeben, außerhalb dieser Grenzen aber ebenfalls zu falschen Ergebnissen führen. Da diese Grenzen für den Geltungsbereich der betreffenden Methode nicht angegeben sind, so kann sie unter Umständen für den harmlosen Benutzer des Buches, der die astronomische Ortsbestimmung nicht bereits beherrscht, ebenfalls irreführend und gefährlich werden.

Jedenfalls werden die Leser dieser Zeitschrift ersehen haben, daß mein von Herrn Professor Marcuse beanstandetes Urteil über sein Buch nicht leichtfertig abgegeben, sondern wohl begründet ist und daß vor der Benutzung eines Teils seiner Methoden unter Umständen gewarnt werden muß.

Zum Schluß seien noch einige Worte über die Möglichkeit einheitlicher Methoden für die astronomische Aëro-Navigation gestattet. Eine Einheitsmethode, wie sie auf See in der Höhenmethode in Gebrauch ist, wird sich für den Gebrauch im Ballon allerdings wohl nicht finden lassen, aber für jede der beiden Arten von Ortsbestimmung, die im Marcuseschen Buche als Ortsbestimmung bei Tage und Ortsbestimmung in der Nacht unterschieden werden, lassen sich einheitliche Methoden aufstellen. Die Auswertung jeder dieser beiden Gruppen kann dann nach einer einheitlichen Methode erfolgen, so daß der Ballonführer nur zwei Methoden zu erlernen und zu beherrschen braucht. Gegenüber der großen Zahl verschiedener Fälle, die in dem Marcuseschen Buche unterschieden werden, scheint mir die Beschränkung auf zwei ein nicht zu unterschätzender Vorteil zu sein.

Soweit es angängig ist, würde ich vorschlagen, Näherungsmethoden ganz zu vermeiden, wenigstens bei den rein astronomischen Rechnungen. Die Hauptschwierigkeit bei der Ortsbestimmung nach einem Gestirn, nämlich die Bestimmung der richtigen Mißweisung, die nur durch Näherungsmethoden gefunden werden kann, bringt schon genug Unsicherheit in die Rechnung hinein, so daß man sie durch Einführung von vermeidbaren Näherungsmethoden nicht noch vermehren sollte. In dem Marcuseschen Buche kommt die Unsicherheit in der Mißweisung allerdings nicht zur Erscheinung, da in den Beispielen immer gleich die richtige Mißweisung angenommen ist und ihre Bestimmung gar nicht als Problem auftritt, obgleich der Ballonführer, solange er seinen Ort noch nicht kennt, gar kein Mittel hat, die richtige Mißweisung der Karte zu entnehmen.

---

*) Zu demselben Schluß führt auch die Betrachtung der entsprechenden Differentialgleichung, nach der in der Nähe des Meridians ein Breitenfehler einen sehr viel größeren Längenfehler (im Meridian selbst einen unendlich mal größeren) hervorbringt. Und gerade für die Nähe des Meridians, wo die Anwendung der obigen Formel demnach unzweckmäßig ist, wird sie im Marcuseschen Buche empfohlen.

Für die „Ortsbestimmung nach zwei Gestirnen“ gibt es ebenfalls Methoden, die in allen Fällen brauchbar sind, und gleichzeitig Breite und Stundenwinkel liefern. Die Aufgabe ist in der maritimen Navigation als das Problem der zwei Höhen bekannt und hat mehrere Lösungen gefunden, unter anderen hat Börgen eine Lösung mittels Merkatorfunktionen gegeben. Auch Standlinienmethoden kommen hierbei in Betracht, wobei der Schnittpunkt der Standlinien berechnet werden kann, wenn die Konstruktion der Linien selbst im Ballon zu unbequem ist. Wenn man sich mit geringerer Genauigkeit begnügen will, kann auch mittels einer Meßkarte eine sehr bequeme Lösung gefunden werden. Welche dieser Methoden den Vorzug verdient, lasse ich dahingestellt, jedenfalls sind sie in allen Fällen und für Gestirne in beliebigen Stellungen zu gebrauchen, während die von Herrn Professor Marcuse vorgeschlagene getrennte Berechnung von Breite und Stundenwinkel nach Näherungsmethoden immer das eine Gestirn in der Nähe des Meridians und das andere in der Nähe des ersten Vertikals voraussetzt, und daher versagt, wenn die Gestirne, deren Höhen gemessen sind, ungefähr gleich weit von diesen beiden größten Kreisen abstehen. In der Nacht kann man sich zwar Gestirne in günstigen Stellungen aussuchen, am Tage aber, wo nur Sonne und Mond in Betracht kommen, ist der Fall, daß sie von Meridian oder erstem Vertikal gleich weit abstehen, und daß daher die Marcusesche Methode versagt, sehr wohl möglich. Für diesen Fall wäre daher außer den Marcuseschen Methoden noch eine besondere Methode erforderlich. Dies wird vermieden, wenn man auch für die Ortsbestimmung nach zwei Gestirnen eine Methode wählt, die Breite und Stundenwinkel gleichzeitig gibt. Man kommt dann auch bei dieser Art der Ortsbestimmung mit einer Methode aus, so daß im ganzen zwei Methoden für alle in der Praxis vorkommenden Fälle ausreichen.*)

Wenn man auch für die Nacht lieber die bequemere getrennte Berechnung von Breite und Stundenwinkel wegen der Beleuchtungsschwierigkeiten beibehalten will, so dürfte jedenfalls am Tage im Falle der Ortsbestimmung nach zwei Gestirnen die gleichzeitige Berechnung beider Koordinaten den Vorzug vor dem Marcuseschen Vorschlag der getrennten Berechnung verdienen.



Zur Frage der astronomischen Ortsbestimmung im Ballon.

Unter diesem Titel werden**) von Professor Dr. Marcuse zwei Behauptungen wiedergegeben bzw. aufgestellt, die seemännische Kreise besonders interessieren und ihrer Unrichtigkeit wegen nicht unwidersprochen bleiben dürfen.

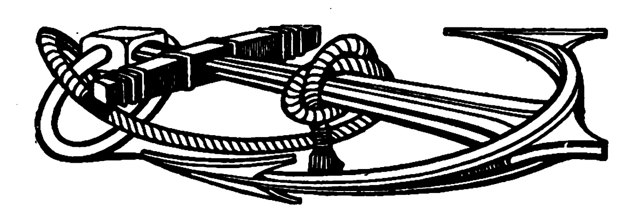
1. „Die Vermeidung logarithmisch-trigonometrischer Rechnung (Referent K. erklärt in der M.-R. das Gegenteil!) durch die eine Tabelle der Zahlenwerte der Merkatorfunktion (Börgen) ist behandelt.“ Jeder Seemann wird zunächst geneigt sein, Herrn Hammer, von dem dies Referat stammt, recht zu geben und Herrn K. unrecht. Aus den Rechnungen der terrestrischen Navigation kennt er die Meridionalteile als metrische Längen, werden sie doch z. B. in den vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Nautischen Tafeln direkt als sm bezeichnet. Die Meridionalteile sind ihrem Zahlenwerte nach gleich dem der Merkatorfunktion, aber nicht ihren Eigenschaften nach! Das kann an einem praktischen Beispiel leicht gezeigt werden. Um z. B. den Kurs von einem Orte zum andern zu finden, bildet man den vergrößerten Breitenunterschied zwischen den beiden Orten und dividiert ihn durch den Längenunterschied. Die so gefundene Zahl ist

*) In diesem Sinne einheitliche Methoden der astronomischen Navigation im Ballon sind von mir im Oktoberheft der „Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie“ 1909 angegeben worden, worauf ich diejenigen, die sich weiter für das Problem interessieren, aufmerksam machen möchte.

**) Marine-Rundschau, 1909, S. 1020.

die trigonometrische Kotangente des Kurswinkels. Wären die Meridionalteile Logarithmen, so hätte man eine widersinnige Rechnung gemacht! Man hätte die Differenz zweier Logarithmen durch eine Zahl dividiert, also etwa den Logarithmus der Wurzel aus dem Quotienten zweier Zahlen gefunden. Dieser Logarithmus wäre aber gar kein Logarithmus, sondern eine trigonometrische Verhältniszahl! Bei der astronomischen Ortsbestimmung tritt die logarithmische Eigenschaft der Merkatorfunktion unzweideutig zutage. Die Bezeichnung „Meridionalteile" ist in diesem Falle ganz unangebracht, denn Längen (Maßeinheiten) sind keine Logarithmen.

2. „Die Standlinienmethode versagt im Ballon zur vollständigen Ortsbestimmung, wenn nur die Sonne sichtbar ist, während die Positionsherleitung aus Höhe und Azimut immer möglich ist." Diese Behauptung widerspricht sich selbst! Ist die Ortsbestimmung aus Höhe und Azimut möglich, so ist sie auch durch die Standlinienmethode möglich, die nur eine andere Form der Näherungsrechnung ist, die auch Herr Marcuse anwendet. Herr Marcuse hätte eben nach der Standlinie für das beobachtete Azimut suchen müssen! Daß diese Standlinie von dem Seemann nicht angewendet wird, liegt daran, daß für ihn die Peilung am Kompaß, selbst wenn sie frei von Deviation wäre, das magnetische Sonnenazimut nicht ersetzen kann, obgleich er genauer beobachten kann als der Ballonführer. Aber weder Schiffsführer noch Ballonführer kennen die am Beobachtungsorte giltige Mißweisung genau genug, ein Umstand, dem Herr Marcuse gar keine Beachtung schenkt. Das auf Seite 48 seines Lehrbuchs gegebene Beispiel würde ganz andere Resultate ergeben, wenn es wirklich den Beobachtungsdaten entsprechen sollte. Die Marcusesche Rechnung bringt scheinbar gute Resultate, weil darin der Ballonort nahezu richtig angenommen ist, ergibt also den Peilungsfehler oder die Mißweisung. Das ist aber nicht der Zweck der Ortsbestimmung, der ja durch den Namen „Ortsbestimmung" auch für Laien hinreichend gekennzeichnet sein dürfte. W.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Flugapparate. Von Ingenieur Fr. Rost. — Verlag von Dr. Max Jaenecke, Hannover. — 1,20 Mark.

Die „Bibliothek der gesamten Technik" bringt als 112. Band dies kleine Buch, das gerade jetzt wohl manchem Leser recht willkommen sein dürfte. Es behandelt lediglich Flugapparate ohne Gasfüllung, also „schwerer als Luft", gibt aber auch zum Vergleich einige Daten über Ballonluftschiffe, zumal da die Beschaffungskosten beider Arten recht verschieden sind.

Nach einer allgemeinen Einführung in die Flugprobleme behandelt der Verfasser zunächst die Arbeitsfähigkeit der Luft und ihre Wirkung durch Stoß, Aktion und Reaktion, leitet die verschiedenen Werte rechnerisch her und stellt die Bedingungen für das Funktionieren eines Flugapparates fest. Alsdann geht er auf die verschiedenen Systeme näher ein: als Gleitflieger, Drachenflieger, Schrauben- und Ruderflieger und solche mit Gebläse. Bei den Drachenfliegern werden die von Farman und Delagrange sowie von Wright näher beschrieben. Zum Schluß werden Angaben über die bekanntesten Ballonluftschiffe gemacht.

Das Buch ist recht verständlich geschrieben und führt den Leser in das Gebiet der Luftschiffahrt ohne Schwierigkeit ein, so daß es als Lektüre weiteren Kreisen zu empfehlen ist. Grühn.

Wir Luftschiffer. Die Entstehung der Luftschifftechnik in Einzeldarstellungen. Unter Mitarbeit hervorragender Fachleute herausgegeben von Dr. Bröckelmann. 450 Seiten mit 300 Abbildungen, Beilagen usw. — Verlag von Ullstein & Co., Berlin. — Preis 8 Mark.

In dem nach der Gepflogenheit des Ullsteinschen Verlages mit einem äußerst reichhaltigen und vornehmen Bilderschmuck ausgestatteten Werk ist alles enthalten, was über die Luftschiffahrt von ihren ersten tastenden Versuchen bis zu ihrer heutigen hohen technischen Entwicklung zu sagen ist. Unter den Mitarbeitern begrüßen wir den Großmeister der Aeronautik, den Grafen Zeppelin, selber; neben ihm stehen Major v. Parseval, Prof. Süring, Hauptmann v. Krogh, Erbslöh und andere, die sich in der modernen Entwicklung des Luftschifferwesens und in der Erforschung des Luftmeeres einen Namen gemacht haben. Ballon und Flugmaschine kommen dabei in gleicher Weise zu Wort, auch die militärische Seite der Frage findet historisch wie in bezug auf die gegenwärtigen Interessen eine eingehende Behandlung. Das Buch, dessen Preis für das Gebotene äußerst wohlfeil genannt werden muß, ist ein Volksbuch im besten Sinne und wird namentlich für die reifere Jugend einen überaus anregenden Lesestoff bieten.

Die Luftschiffahrt. Ihre wissenschaftlichen Grundlagen und technische Entwicklung. Von Dr. Raimund Nimführ in Wien. Mit 45 Abbildungen. (300. Bändchen „Aus Natur und Geisteswelt", Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens.) — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. — Geheftet 1 Mark, in Leinwand gebunden 1,25 Mark.

Die vortreffliche Sammlung hat sich für ihr 300. Bändchen einen höchst würdigen Stoff gewählt und diesen nach ihren Prinzipien in wenn auch gemeinverständlicher, so doch streng wissenschaftlicher und jeden feuilletonistischen Anklang vermeidender Form zur

Darstellung gebracht. Trotz der schon recht reichhaltigen Literatur, der auch wir die erforderliche Beachtung schenkten, erscheint diese Zusammenfassung des Werdeganges und des bisher Geleisteten hochwillkommen und wird bei denjenigen, die dem wichtigen Gegenstand eine ernstere Beachtung widmen, die wohlverdiente Aufnahme finden. Auch diesem kleinen Werkchen ist eine reiche Fülle von Abbildungen und erläuternden Figuren beigegeben.

Von dem Hauptwerke des am 25. Mai 1909 verstorbenen verdienstvollen Leiters der Deutschen Seewarte, des Wirkl. Geh. Rates Prof. Dr. G. v. Neumayer, der von ihm unter Mitwirkung von einer Reihe hervorragender Gelehrten herausgegebenen „**Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen**" — siehe „Marine-Rundschau", 1906, S. 900 — wird eine neue Ausgabe in elf einzelnen Abteilungen veranstaltet, die eine allmähliche Anschaffung dieses Werkes gestattet. Die Beschaffung kann sich auch auf einzelne Teile des Werkes beschränken. Verlag von Dr. Max Jaenecke, Hannover.

Das von der Abteilung „Geophysik" herausgegebene **Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen** — Veröffentlichungen des Hydrographischen Amtes der K. und K. Marine; Neue Folge, XIII. Band (XXXVII. Jahrgang der ganzen Reihe): „Beobachtungen des Jahres 1908" (Pola 1909, Kommissionsverlag von Gerold & Comp. in Wien) — bringt außer den regelmäßigen Beobachtungen auch die Beschreibung und Abbildung einiger neu eingeführter Instrumente. M.

F. Ball: **Altitude tables,** computed for intervals of four minutes between the parallels of latitude 24° and 60° and parallels of declination 24° and 60° designed for the determination of the position line at all hour angles without logarithmic computation. — London 1909, J. D. Potter. — Gebunden 5 s.

Mit der vorliegenden Tafel macht der bekannte Verfasser sein in „Marine-Rundschau", 1908, S. 957, angezeigtes und besprochenes Tafelwerk erst für alle befahrenen Meere brauchbar, wofür man ihm Dank wissen muß. Sechs neue Hilfstafeln sind außer den in den früher veröffentlichten beiden Bänden der Haupttafel vorangestellt: Gesamtbeschickung für Sternhöhen, Verwandlung von mittlerer Zeit in Sternzeit, Höhenparallaxen des Mondes, Länge des Längengrades in verschiedenen Breiten, Logarithmen der Funktionen, Meridionalteile. Die Vorrede zeigt des ferneren die Anwendung der Tafel für die Rechnungen beim Segeln im größten Kreise. — Während die Marq St. Hilairesche Methode in der englischen Marine angenommen ist, hält sich die Kauffahrtei noch sehr zurück. Tafeln, die wie die vorliegende das Problem fast ohne Rechnung lösen lassen, sind daher sehr willkommen. M.

Die „**Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1910**" (Entwurf der Hamburger Assekuranzmakler nebst Sitzungsprotokollen; — Hamburg, L. Friederichsen & Co., Preis 6 Mark) geben den interessierten Handelskreisen Aufschluß über das zur Zeit für den Seeverkehr maßgebende Versicherungswesen. Das Seeversicherungsgeschäft, das einen älteren, für den Handel und die Schiffahrt unentbehrlichen Zweig des Versicherungswesens bildet und gegen Unfälle, denen Schiff und Ladung während der Fahrt ausgesetzt wird, sichert, ist naturgemäß mit dem zunehmenden Seehandel gewachsen. Immer mehr zieht sich der Seeverkehr in einzelnen, für diesen besonders geeigneten Seestädten zusammen, wodurch sich dort auch ganz besonders das Seeversicherungsgeschäft ausdehnen und bei der Höhe der Versicherungssummen sich bei wenigen großen Gesellschaften konzentrieren wird, wie dies hauptsächlich in den Hansestädten Bremen und Hamburg schon der Fall ist. — Das vorliegende Buch wird in den dem Seeversicherungsgeschäft nahe stehenden Kreisen weitgehendes Interesse beanspruchen. Kl.

Reichs-Marine-Amt: **Beiheft zum Segelhandbuch für das Mittelmeer.** IV. Teil: Griechenland und Kreta. 10 Tafeln mit 125 Küstenansichten. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis gebunden 3 Mark.

Es vervollständigt das 1906 im gleichen Verlag erschienene Segelhandbuch.

— **Nachtrag zum Segelhandbuch für den Irischen Kanal.** Zweite Auflage, 1904. Berichtigungen bis Mitte Juni 1909. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn.

Dieser Nachtrag wird den Besitzern des Segelhandbuches umsonst geliefert.

— **Segelhandbuch für das Ostchinesische Meer.** Mit 140 Küstenansichten, davon 90 im Text und 50 auf 11 Tafeln. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn. — Preis gebunden 4,50 Mark.

Es schließt sich an das Segelhandbuch für das Südchinesische Meer an und reicht bis Schanghai. Die vielen Abbildungen entstammen zum Teil den Fragebogen der Deutschen Seewarte. Diese hat die Angaben über Wind und Wetter, Mißweisung, Strömung, Seewege und Schiffsführung in Taifunen beigesteuert. M.

Chaudières marines et accessoires. Par L. Jauch et A. Masméjean. — Verlag von J. Alté, Toulon. — 22 Francs.

Obige Maschineningenieure, Lehrer an der Ingenieurschule zu Toulon, haben in diesem Werk ein gutes Lehrbuch für die Ingenieure und Ingenieuranwärter der französischen Marine geschaffen. Nach einer Einführung in die Lehren über Materialeigenschaften und die Festigkeit sowie über den in Betracht kommenden Teil der Wärmelehre bringen die Verfasser zunächst eine allgemeine Übersicht über die Kessel und die an sie zu stellenden Forderungen, besprechen die Details für den Aufbau der Kessel und führen dann die Fabrikation durch Beschreibung und Bild vor Augen. Hierauf werden der natürliche und künstliche Zug erklärt und die Kesselarmaturen ausführlich beschrieben. Auf die Bedienung und Konservierung der Kessel sowie die Wasserzirkulation folgt eine eingehende Beschreibung der hauptsächlichsten Kesselsysteme nebst einem Vergleich derselben für den Kriegschiffsgebrauch. Sorgfältig zusammengestellte Versuchs- und Probefahrtsresultate sind von besonderem Wert. Die Speisepumpen, Injektoren, Vorwärmer und Frischwassererzeuger sowie die Ölheizung und die Rohrleitungen werden eingehend behandelt. Den Schluß bilden die Anweisungen für die Untersuchung der Kessel.

Das ganze Werk ist recht übersichtlich bearbeitet und durchaus erschöpfend, die Rechnungen, teilweise durch Zahlenbeispiele erläutert, sind eingehend durchgeführt, viele Zeichnungen und Abbildungen sind zum leichteren Verständnis des Textes eingefügt. Ein besonderer Atlas enthält ausführliche große Zeichnungen.

Das Werk eignet sich sowohl als Leitfaden für den Unterricht, als auch für das Privatstudium und für den Gebrauch an Bord. Da es auf die Verhältnisse in der französischen Marine in erster Linie zugeschnitten ist, dürfte es für sie von besonders großem Wert sein. Aber auch Leser in anderen Ländern werden aus ihm wertvolles Material entnehmen können. Grühn.

Zur Dampfturbinentheorie. Verfahren zur Berechnung vielstufiger Dampfturbinen. Von Dr. ing. Wilh. Deimlein. — Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. — 4 Mark.

Das vorliegende Werk schließt an einen im Jahre 1904 in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ erschienenen Aufsatz des Dr. A. Koob über die Berechnung der Dampfturbinen auf zeichnerischer Grundlage an und schlägt ein besonderes Verfahren vor, um die Berechnung der Dampfturbinen mit beliebiger Stufenreihe und gegebener Stufenzahl sowie vom Zustand des eintretenden Dampfes her zu ermöglichen, unter Ausschaltung des bisher üblichen Wärmediagramms. Nachdem zunächst das Verfahren zum Berechnen mehrstufiger Gleich- und Überdruckdampfturbinen gezeigt ist, werden

die Orientierungsformeln zur Bildung der Stufenreihen entworfen. Nach der Berechnung bei Verwendung bestimmter Schaufelprofile und der Konstruktion der letzteren wird die Anwendung des Berechnungsverfahrens bei den Zoelly-Turbinen und den Parsons-Turbinen unter bestimmten Annahmen und Verwendung von Zahlenbeispielen gezeigt. Zum Schluß wird das Verhalten der Dampfturbinen bei verschiedenen Betriebsverhältnissen besprochen.

Der neue Weg, den der Verfasser angibt, ist sehr beachtenswert und dürfte zur Entwicklung der Turbinentheorie von großem Wert sein. Das Buch wird deshalb den Turbinenkonstrukteuren eine willkommene Ergänzung ihres Studienmaterials sein. Grühn.

Die Schiffsschraube und ihre Wirkung auf das Wasser. Von Oswald Flamm, Geh. Regierungsrat, Professor an der Technischen Hochschule Charlottenburg. — Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. — 10 Mark.

Der Verfasser veröffentlicht in diesem Werk seine Untersuchungsergebnisse über das Wirken der Propeller. Umfangreiche Vorbereitungen durch Bau eines Schleppbassins mit den zugehörigen Einrichtungen haben es ermöglicht, das Wirken des Propellers auf das Wasser durch photo-stereoskopische Aufnahmen zu veranschaulichen und gleichzeitig Energie- und Geschwindigkeitsmessungen hierbei auszuführen. Etwa 120 Photographien gewähren dem Leser einen Einblick in Vorgänge, die dem menschlichen Auge bisher verschlossen waren. Auf Grund dieser photographischen Momentaufnahmen mit den zugehörigen Messungen hat der Verfasser dann die Folgerungen abgeleitet, die erkennen lassen, daß die bisherigen Theorien teilweise auf recht unsicheren Hypothesen aufgebaut sind. Es ist sein Verdienst, mit diesem Werk einen Weg gezeigt zu haben, auf dem man im Laufe der Zeit dieses schwierigen Problems Herr werden kann. Wenn auch das vorliegende Werk, das erste dieser Art, noch nicht erschöpfend ist, da die Arbeiten infolge Mangels verfügbarer Mittel einstweilen unterbrochen werden mußten, so wird es doch sicher den Ansporn zum weiteren Studium dieser hochwichtigen Frage geben. Grühn.

Die Statik des Kranbaues. Von Ludwig Andrée. — Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. — Preis 8 Mark.

In diesem Werke führt der Verfasser an der Hand von 47 Beispielen die Berechnung von Kränen aller möglichen Systeme durch. Beispiele mit allgemein durchgeführter Rechnung wechseln mit Zahlenbeispielen ab. Auf die Berechnung der verschiedenen Laufkranträger und Kranlaufbahnen folgt die Berechnung der Brücken- und Auslegerkrane, von denen alle Arten bedacht sind. Hierauf folgen die Turmkrane, Portal- und Hellgengerüste, Schwebefähren sowie der Schwimm- und Werftkrane.

Die Lehren der Statik werden beim Leser als bekannt vorausgesetzt. Hierdurch und mit Hilfe eines eigenen neuen Momentverfahrens ist es dem Verfasser möglich geworden, den gesamten Stoff auf 220 Seiten zu bearbeiten. Das Buch bietet die Annehmlichkeit, daß es den Leser die Lösung jeder gestellten Aufgabe leicht bewältigen läßt. Dabei sind die einzelnen Lösungen in sich selbständig und abgeschlossen, so daß das Studium des gesamten Werkes für eine einzelne Aufgabe fortfällt.

Die Rechnungen sind übersichtlich, kurz und verständlich, die Zeichnungen recht genau ausgeführt.

Die Ausstattung des Buches ist vorzüglich. Es kann allen Interessenten warm warm empfohlen werden. Grühn.

Um Bagdad und Babylon. Vom Schauplatz deutscher Arbeit und Zukunft im Orient. Von Dr. Paul Rohrbach. (Dritter Band von Hermann Paetels Bücherei, herausgegeben von Hans Vollmer.) 110 Seiten. — Berlin 1909. Verlag von Hermann Paetel. — Preis elegant gebunden 1,25 Mark.

Paul Rohrbach, der unermüdliche Herold deutschen weltpolitischen Vorgehens, hat in dem oben bezeichneten Buche eine Reihe von Aufsätzen zusammengefaßt, die er vor

etlichen Jahren in den „Preußischen Jahrbüchern" veröffentlichte. Er hat zumeist nur nötig gehabt, sie durch einzelne knappe Anmerkungen mit dem gegenwärtigen Zustand in Übereinstimmung zu bringen. Das Buch führt uns in die Gebiete, die dereinst die Bagdadbahn als Verbindungslinie des Mittelmeeres mit dem Persischen Golf durchqueren soll, und zeigt, inwieweit für deutsche Arbeit und deutschen Einfluß hier ein Feld der Betätigung vorhanden ist; das Interessanteste in dem Buche ist die Feststellung, daß nicht irgendwelche klimatischen oder sonstige natürliche Gründe das einst so reiche Gebiet um Babylon in eine Wüste verwandelten. Es ist vielmehr der Mensch gewesen, und zwar derselbe Mensch, der einst als Jäger das Mammut ausrottete und hier als Räuber in jahrhundertlanger Quälerei die betriebsamen Bauern von ihrer Scholle vertrieb, so daß die kunstreiche Bewässerung versiegte und die Paläste in Trümmer fielen, Bauten von einer Pracht und Ausdehnung, die alles heute Vorhandene weit hinter sich lassen und deren unverwüstliches Material verkommenen Epigonen durch Jahrhunderte die Bausteine für ihre Hütten lieferte. So ist es vollkommen klar, daß die politische und militärische Sicherung des Landes die einstige Blüte wieder erstehen lassen und die Kosten der hineinzusteckenden Kapitalien reichlich verzinsen wird. Das Problem der Bagdadbahn ist — zumal bei der Fülle sonstiger das allgemeine Interesse beanspruchender Gegenstände — nicht ganz leicht zu erfassen, Paul Rohrbachs Buch bietet deshalb eine hochwillkommene Gelegenheit, sich über diese Frage ein Bild zu verschaffen.

Deutsch-Ostafrika. Von H. Fonck, Hauptmann in der Schutztruppe. — Berlin, Vossische Buchhandlung. — 3,50 Mark.

Dem im Jahrgang 1908, S. 426, besprochenen dritten Band seiner „Schilderung deutscher Tropen in zehn Wanderjahren" läßt Hauptmann Fonck noch einen vierten folgen, der der Tierwelt unseres Schutzgebietes, soweit sie für die Jagd und Fischerei in Betracht kommt, gewidmet ist. Mit dem Verfasser erleben wir zahlreiche, nicht immer ungefährliche Jagdabenteuer, und zugleich müssen wir erkennen, wie eine schlimme, oft hinter wissenschaftlichen Vorwänden sich verbergende Aasjägerei unter den Tierbeständen der Wildnis bereits so großen Schaden angerichtet hat, daß wie in der kultivierten Heimat eine strenge Schutzgesetzgebung und hochbesteuerte Jagdscheine helfend eingreifen müssen. Lehrreich ist auch die Schilderung des „Tropengedächtnisses", das nach wenig Wochen schon gelegentlich gehörte Erzählungen zu eigenen Erlebnissen umgestaltet. Wie die übrigen Bände der Fonckschen Schrift bietet auch dieser vierte einen höchst ansprechenden Lesestoff.

Dr. Walter Volz: **Reiseerinnerungen aus Ostasien, Polynesien und Westafrika.** — Bern 1909. Verlag von A. Francke. — Preis 3,20 Mark.

Die vorbenannten Reiseerinnerungen stammen von einem jungen Schweizer Gelehrten, der im Innern von Liberia auf einer Forschungsreise infolge einer unglücklichen Verkettung der Umstände seinen Tod fand. Die von seinem Vater gesammelten Schilderungen, zu denen ein Freund des Verewigten, Dr. Fritz Lotmar, eine biographische Einleitung schrieb, haben sämtlich bereits in wissenschaftlichen und Unterhaltungsblättern ihren ersten Weg in die Öffentlichkeit gefunden. Ursprünglich nur für den engeren Kreis der Freunde des Dr. Volz bestimmt, bietet diese anspruchslose Sammlung doch so viel des Lesenswerten und Liebenswürdigen, daß sie auch weitere Kreise zu interessieren geeignet ist.

Norge. Eine Nordlandfahrt. Von Edwin Hohberg. Mit 20 Originalillustrationen. — Berlin. Ferd. Dümmler. — Preis 2,50 Mark, gebunden 3,50 Mark.

Der Verfasser schildert in anspruchslos liebenswürdiger Weise die Freuden einer modernen Nordlandfahrt an Bord des Hapag-Dampfers „Meteor". Das kleine Buch erscheint gleich anderen ähnlichen als dankenswerte Vorbereitung für diejenigen, die ihm auf seinem Wege folgen wollen.

Wüstenritte und Vulkanbesteigungen auf Island. Von Karl Küchler. Mit 150 Illustrationen und 3 Karten. — Altenburg S.-A. Stephan Geibels Verlag. — 6 Mark.

Auch Island wird allmählich zum Touristenziel, doch wird es sich bei dieser Reise wohl immer nur um eine beschränkte Minderheit handeln, und den meisten bleibt die ferne Insel ein unbekanntes Märchenland. Aus diesem Grunde wird man es dem für das Land, seine Bewohner und seine Sprache begeisterten Verfasser Dank wissen müssen, wenn er die Ergebnisse seiner Forschungsreisen durch die hochinteressante Eis- und Feuerinsel auch in volkstümlicher Darstellung der Öffentlichkeit übergab. Das vorliegende Buch beschäftigt sich mit dem Nordlande; ein früheres dem Südlande gewidmetes Buch: „Unter der Mitternachtssonne durch die Vulkan- und Gletscherwelt Islands" ist uns leider entgangen. Das Buch zeigt uns neben den Schönheiten und den in der Vulkanwelt grauenvollen Naturwundern vor allem auch die äußerst anstrengende Art, wie man dort zu reisen gezwungen ist, die gastliche, wenn auch nicht immer bequeme Unterkunft in den einsamen Bauernhöfen und vor allem eine Reihe von menschlichen Gestalten, mit denen man sich unwillkürlich befreunden muß. Küchlers Werk bildet eine äußerst ansprechende und fesselnde Lektüre, die auch für die Mannschaftsbüchereien geeignet sein dürfte.

Levante-Handbuch 1909. Herausgegeben von Davis Trietsch. — Gea-Verlag Berlin W. 35.

Das Levante-Handbuch gibt in der Art des Jahr- und Lesebuchs weiland Prof. von Halles, aber erweitert durch Kartenskizzen, geographische und politische Angaben, das statistische Material über die Erzeugnisse und Handel und Gewerbe in der Europäischen und Asiatischen Türkei, den christlichen Balkanstaaten, Ägypten und Tripolitanien. Mit Recht bemerkt der Verfasser, daß die Verhältnisse und namentlich auch die neueren Fortschritte in diesen Ländern viel zu wenig beachtet werden, und daß es zugleich recht schwierig ist, sich darüber in zuverlässiger Weise zu informieren. Hier durch ein jährlich neu herauszugebendes Jahrbuch Wandel zu schaffen, ist die dankenswerte Absicht des Verfassers.

Das Buch dürfte unseren nach dem Mittelmeer bestimmten Schiffen willkommen sein.

Schüler- und Lehrerfahrten nach der Wasserkante, veranstaltet von der Ortsgruppe Eisenach des D. F. V., mit besonderer Betonung der Thüringer Lehrer-Flottenfahrt 1908. Im Auftrage des Vorstandes bearbeitet von R. Barth und H. Ackermann. — Hofbuchdruckerei Eisenach. — Preis 50 Pfennig.

Von den Aufklärungsbestrebungen des Deutschen Flotten-Vereins ist die nützlichste und den meisten Erfolg versprechende jedenfalls die Veranstaltung der Fahrten nach der Wasserkante, weil diese den Leuten aus dem Binnenland eine Vorstellung von der Bedeutung unserer Seeinteressen gewähren und ihnen zugleich zeigen, was geschehen ist und geschehen mußte, um diese Interessen zu schützen. Aus der Schilderung derartiger Reisen wird insbesondere der Angehörige der Marine mit Interesse entnehmen, was diese Reisenden gesehen und wie sie es gesehen sowie welche Eindrücke sie davon mit nach Hause gebracht haben. Das vorbezeichnete, mit zahlreichen Bildern ausgestattete Büchlein ist ganz besonders geeignet, diesen Einblick zu gewähren.

Deutsche Geschichte. Von Einhart. Umfang 432 Seiten mit 16 Vollbildern und einer bunten Karte des deutschen Siedelungsgebietes in Mitteleuropa. — Dieterichsche Verlagsbuchhandlung (Theodor Weicher), Leipzig. — Preis gebunden 3 Mark.

Die Absicht, Deutschlands Geschichte in einem knappen, wohlfeilen Volksbuch und Hausbuch zusammenzufassen, ist an und für sich außerordentlich dankenswert, und man wird anerkennen müssen, daß dem Verfasser die Ausführung seines Planes im großen und ganzen recht wohl gelungen ist. Insbesondere das Kapitel, das die kulturelle Entwicklung im neunzehnten Jahrhundert vorführt, ist, soweit Kunst und Wissenschaften in Frage kommen, ein Meisterstück knapper, eingehender Darstellung. Abgesehen hiervon

besteht bei einer Schilderung jüngster Vergangenheit die Gefahr, daß sie der Gegenwart noch zu nahe steht und daß der Geschichtsschreiber bei allem Bestreben, objektiv zu sein, sich von seinem Standpunkt inmitten dieser Gegenwart nicht frei machen kann. Dieser Gefahr ist auch der Verfasser nicht ganz entgangen, und er wird wohl aus sich selbst, wenn sein Buch zur zweiten Auflage kommt, zu gewissen Änderungen sich veranlaßt sehen. Dann empfehlen wir ihm auch eine Abschwächung des Satzes über die Auflösung der ersten deutschen Flotte, die leider eine bittere Notwendigkeit war und deshalb nicht als Schamlosigkeit bezeichnet werden darf. Rühmend sei die Ausstattung des Buches hervorgehoben. Das eingehende Sach- und Namenverzeichnis erweist sich als ein sehr erwünschtes Hilfsmittel.

Bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin, erschienen: Die **Marine-Rangliste für 1909,** abgeschlossen am 6. Mai, — die **Marine-Beamten-Rangliste,** abgeschlossen am 15. Mai, — und außerdem die **Armee-Rangliste,** abgeschlossen am 6. Mai, mit den üblichen Anhängen.

Im Verlage von Wilhelm Süsserott erscheint als erwünschtes Hilfsmittel für einschlägige Studien ein Katalog: **„Die deutsche Kolonialliteratur im Jahre 1907"** — im Nachtrag: „Kolonialliteratur fremder Völker" —, bisher zusammengestellt von Hauptmann a. D. M. Brose †, fortgesetzt von Hubert Henoch, Schriftleiter der „Deutschen Kolonialzeitung". Der Katalog bringt unter „Allgemeines" eine Sonderung des Stoffes nach Materien und sodann die mit den einzelnen Schutzgebieten sich befassenden Monographien und Einzelangaben innerhalb der periodischen Literatur auch soweit sie amtlichen Charakters ist, also auch die Verordnungen, Bekanntmachungen usw.

Ethische Erziehung und Selbsterziehung. Studie von Hauptmann v. Mikoß, Lehreroffizier an der Infanterie-Kadettenschule zu Budapest. — Wien bei Josef Roller & Co. — Preis 2 Kronen.

Die nicht zu umfangreiche Schrift des Hauptmanns v. Mikoß enthält sehr gute Betrachtungen über die Pflicht zur Selbsterziehung wie auch über die Erziehung des Soldaten nach Maßgabe der durch jene Selbstzucht gewonnenen Ergebnisse. Die Schrift wird insbesondere für jüngere Offiziere, denen die Rekrutenerziehung anvertraut ist, einen sehr nützlichen Lesestoff bilden, zumal in unserer Zeit, wo die Anerkennung der Pflicht zur Selbsterziehung bedauerlich niedrig im Kurse steht.

F. Villar: **Organisação e evoluções de artilharia de desembarque.** — Rio de Janeiro, Laemmert & Cie.

Von der richtigen Ansicht ausgehend, daß außer den moralischen Eigenschaften gute Organisation und Kenntnisse der Waffenverwendung die Grundlagen des Gefechtswertes einer Truppe bilden, behandelt der Verfasser, Kapitänleutnant der brasilianischen Marine, eingehend die Organisation und die Bedienung von Landungsbatterien, jede Stellung und jeden Formationsübergang durch Zeichnungen erläuternd. Einige neuere Landungsgeschütze werden in Bild und Wort vorgeführt. Sympathisch berührt die der deutschen Waffenfabrikation gezollte Hochachtung. M.

Die deutsche Volkswirtschaft im Kriegsfall. Von Dr. Voelcker, Regierungsrat a. D. — Leipzig 1909. Dr. Werner Klinkhardt. — Preis 3 Mark, gebunden 3,80 Mark.

Ein wichtiges Thema wird hier in höchst interessanter Weise abgehandelt; wir bedauern, daß Zeit und Raum uns nicht gestatten, dem Voelckerschen Buche eine eingehendere Würdigung zu widmen. Der Verfasser erörtert den Einfluß, den kriegerische Ereignisse im allgemeinen und auf die einzelnen Zweige unserer Volkswirtschaft im besonderen ausüben würden. In vielen Punkten stützt er sich auf die Erfahrungen von

1870, wenn sich auch seitdem vieles bei uns in grundlegender Weise geändert hat, und dieser Krieg, dessen Schauplatz so rasch auf feindliches Gebiet verlegt ward und bei dem die Blockade niemals zu einer effektiven wurde, nur mit Vorbehalten als beweiskräftig für diesen Gegenstand angesehen werden kann. Besondere Würdigung findet die Abhängigkeit unseres Gewerbefleißes vom Seeverkehr. Hier würde eine Unterbindung die allerschwersten Schäden nach sich ziehen, und die vom Verfasser gehegte Zuversicht, daß die Häfen der Niederlande wenigstens zum Teil die Schließung von Hamburg und Bremen wettmachen würden, möchte, abgesehen von den Schwierigkeiten der rückwärtigen Verbindung, auch aus politischen Erwägungen als optimistisch anzusehen sein. Interessant ist der Nachweis, daß bei einem Kriege außerhalb der Landesgrenzen unsere heimische Landwirtschaft, wenn auch mit gewissen Einschränkungen und Verschiebungen, auch jetzt noch in der Lage sein würde, für unsere Ernährung aufzukommen. Es ist uns nicht unbekannt, daß es sich hier um ein vielumstrittenes Thema handelt, doch haben die Voelckerschen Darlegungen jedenfalls vieles für sich, und sein Werk im ganzen kann dem Studium seitens der beteiligten Kreise, insbesondere auch unseren Verwaltungsbeamten, nur dringlich anempfohlen werden.

Die französische Armee. Mit vielen Skizzen und Abbildungen. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 6,00 Mark.

Das Buch füllt eine bisher lebhaft empfundene Lücke aus. Während es in Frankreich mehrfache Bearbeitungen der deutschen Armee gibt, fehlte es bei uns bisher an einer Darstellung der französischen Armee. Der ungenannte Verfasser ist ohne Zweifel ein hervorragender Kenner dieser Armee. Er bietet ein zuverlässiges Handbuch, das über Organisation, Bewaffnung und Taktik klare und übersichtliche Auskunft gibt. Das Buch wird jedem Gebildeten von Interesse, dem Offizier aber für Vorträge, Winterarbeiten und Kriegsspiele unentbehrlich sein. Die Kolonialtruppen sowie die Marine sind neben der Armee kurz behandelt.

Die **„Erzieher des preußischen Heeres"**, herausgegeben von Generalleutnant z. D. v. Pelet-Narbonne, sind aus dem Verlage von B. Behr, Berlin, in denjenigen von Gerhard Stalling, Oldenburg, übergegangen und beginnen dort in zweiter, textlich unveränderter Auflage zu erscheinen. Hierbei ist der Preis nicht unwesentlich herabgesetzt, denn er beträgt statt bisher 2 bzw. 3 Mark nunmehr 1,50 für den leicht gebundenen, 2,50 Mark für den in Leinen gebundenen Einzelband. Vor uns liegt der Doppelband „Kaiser Wilhelm der Große und Roon" von General der Infanterie W. v. Blume, dem wir an dieser Stelle — Jahrgang 1907, S. 138 — eine kurze Besprechung widmeten. Bei dem nunmehrigen billigen Preise kann das vortreffliche Werk als ein Volksbuch im besten Sinne bezeichnet werden, dem sowohl in den Mannschaftsbüchereien wie in den Schüler- und Volksbibliotheken der ihm gebührende Platz eingeräumt werden sollte. Wir glauben sicher, daß gerade dieser Lesestoff, wenn er auch eine gewisse Anschauung und Aufmerksamkeit erfordert, bei Leuten ernsterer Sinnesart vollen Anklang finden und ihnen als Ermahnung und Ansporn für die eigene Lebensgestaltung dienen wird.

Rückblicke. Von Dr. Frhrn. v. Mittnacht, Königl. Württemberg. Staatsminister a. D. — Stuttgart 1909. J. G. Cottasche Buchhandlung. — Preis 2,50 Mark.

Die „Rückblicke" des Frhrn. v. Mittnacht ergänzen in interessantester Weise unsere Kenntnis und das Verständnis für die Sachlage bei der Errichtung des Deutschen Reiches. Sie zeigen uns, wieviel Reibungswiderstände trotz besten Willens aller Beteiligten und trotz des mächtigen Eindrucks der Siege in Frankreich zu überwinden, wieviel Steine des Anstoßes zu beseitigen waren, ehe das große Werk der förmlichen und verfassungsmäßigen Einigung zustande kam. Daß die Person des um dieses Werk so hochverdienten Verfassers dabei nirgends in den Vordergrund geschoben wird, erhöht noch den Reiz des ansprechenden und überaus lesenswerten Buches.

Jahrbuch 1909 für Volks- und Jugendspiele. Von H. Raydt, E. v. Schenkendorff und Dr. F. A. Schmidt. — B. G. Teubners Verlag. — Preis 3 Mark.

(vgl. „Marine-Rundschau", 1908, S. 823) gibt auch diesmal wieder einen erfreulichen Überblick über das wachsende Interesse an sportlichen Leibesübungen und die in dieser Beziehung obwaltende Fürsorge. Wenn uns der Raum nötigt, uns auf diesen Hinweis zu beschränken, so ist doch unser Interesse an dem Buche und seinem Gegenstande nach wie vor ein sehr großes, und wir wünschen ihm allenthalben die wohlverdiente Anerkennung.

Max Geißler: **Soldaten-Balladen.** Ein Buch fürs deutsche Volk. — 128 Seiten. Elegant kartoniert 1 Mark. — Verlag von L. Staackmann, Leipzig.

Eine schöne Sammlung, die wir den Verwaltern der Mannschaftsbüchereien zur Durchsicht anempfehlen.

Wandtafeln für den Unterricht des Soldaten. Herausgegeben von Hauptmann Holtz. — Berlin 1909, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 6,50 Mark.

Die Wandtafeln stellen in anschaulicher, verständlicher Weise Sicherungsdienst, Biwak und Gefecht in kleinen Verbänden dar und können als praktisch empfohlen werden.

Aus dem Verlage des Bibliographischen Instituts, Leipzig und Wien, gingen uns zu:

Ägypten, Unter- und Oberägypten, Obernubien und Sudan. Fünfte Auflage. Mit 11 Karten, 31 Plänen und Grundrissen und zahlreichen Abbildungen. In Leinwand gebunden 9 Mark. (Meyers Reisebücher.)

sowie einige Neuerscheinungen der bekannten Sammlung

Meyers Volksbücher. Herausgegeben von Dr. Hans Zimmer. — Preis jeder Nummer 10 Pfennig.

Der vollständig neu bearbeitete und insbesondere mit sehr guten Plänen und Karten ausgestattete Reiseführer dürfte für die Reisen unserer Schulschiffe nach dem Mittelmeer von Interesse sein. — Unter den uns vorgelegten Volksbüchern wären Hackländers „Wachtstubenabenteuer" (60 Pfennig) ein wohlgeeigneter Zuwachs für die Mannschaftsbüchereien, während der Gedanke, ein Heft der Volksbücher für eine mit Anmerkungen und Erläuterungen versehene Ausgabe des „Scheckgesetzes" zur Verfügung zu stellen, als sehr zeitgemäß und geeignet zu bezeichnen ist, der Anwendung des so zweckmäßigen und einfachen Zahlungsverfahrens durch den Scheck auch in Deutschland mehr als bisher die Wege zu ebnen.

In **„Streffleurs Militärische Zeitschrift"**, 1909, Märzheft, befindet sich unter „Mitteilungen der Armeeschießschule" eine Abhandlung „über Versuche mit neuen Kornformen". Hierzu hat der Oberst Béla Baron Bothmer, Kommandant des Königl. Ungar. Honved-Husaren-Regiments, in einem kleinen Heft Stellung genommen. Dasselbe ist erhältlich bei L. W. Seidel & Sohn, K. und K. Hofbuchhändler, Wien 1, Graben 13. H.

Das im Jahrgang 1902, S. 749, besprochene Büchlein von Axel v. Altenstein **„Der Offizierbursche der deutschen Armee und Marine"** ist bei Gerhard Stalling in Oldenburg in zweiter Auflage erschienen (Preis 75 Pfennig). Die Benutzung des Büchleins ist so gedacht, daß es dem neu eintretenden Burschen als Leitfaden in die Hand gegeben und die mündliche Belehrung in allen vorkommenden Fällen entbehrlich machen soll. Für diesen Zweck ist es recht zweckmäßig gemacht. — Nur die Anweisung über die Benutzung des Telephons trägt wohl nicht ganz dem neuesten Stand der Technik Rechnung.

Beamtentum und Kolonialunterricht. Rede, gehalten bei der Eröffnungsfeier des Hamburgischen Kolonialinstituts am 20. Oktober 1908, nebst den weiteren bei der Eröffnungsfeier gehaltenen Ansprachen. — Hamburg 1908. Leopold Voß. — Preis 1,80 Mark.

Die Festrede des Professors Dr. Karl Rathgen bietet eine höchst interessante Darstellung der Wege, welche die hauptsächlichsten Kolonialvölker gegangen sind, um sich den Nachwuchs für das ihre Kolonien verwaltende Beamtentum zu schaffen. Wir sehen, daß auch hier vieles versucht und nicht alles brauchbar befunden worden ist, möchten aber mit dem Redner glauben, daß ganz gewiß Hamburg der rechte Ort ist, um dort in dem einstweilen noch provisorisch untergebrachten, aber doch schon vortrefflich eingerichteten Institut die „Gentlemen" zu erziehen, durch deren Leistungen insbesondere England in mustergültiger Verwaltung so große Erfolge erreicht hat.

Jahrbuch über die deutschen Kolonien. Herausgegeben von Dr. Karl Schneider. 2. Jahrgang. — Essen. G. D. Baedeker. — Preis in Ganzleinen 5 Mark.

Wenn der erste Jahrgang dieses Buches nach Angabe der Vorrede nicht ganz die gewünschte Verbreitung gefunden hat, so dürfte dies teilweise an dem auch für ein Publikum von Interessenten wohl etwas hohen Preise liegen. Das Buch bringt, abgesehen von seinen Kartenbeilagen, Abhandlungen aus sehr berufenen Federn, von denen wir „Deutschlands Stellung in Ostasien" von Dr. Paul Rohrbach und „Gesundheitsverhältnisse in unseren Kolonien" von Stabsarzt Kuhn sowie besonders noch die sehr gute Abhandlung von Oberstleutnant z. D. Richelmann über „Die Einwirkung der deutschen Herrschaft auf die Schwarzen in Ostafrika" nennen wollen. Zur Orientierung über die wirtschaftliche wie auch die militärische und kulturelle Lage in unseren Kolonien ist das mit einem sorgfältigen Sachregister ausgestattete Buch sehr wohl geeignet. Vgl. „Marine-Rundschau", 1908, S. 821.

Dr. Paul Schubarts altbewährter Leitfaden

Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates

(Breslau, Wilh. Gottl. Korn; 249 Seiten; Preis elegant gebunden 1,60 Mark)

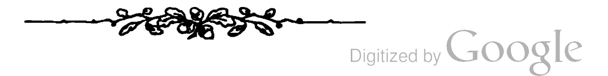
hat mit seinem diesjährigen Neuerscheinen die 22. Auflage erreicht. Wir nehmen Veranlassung, dieses zweckmäßige Buch auch als sehr geeignet für die Vorbereitung von Militäranwärtern zu bezeichnen.

Urkundliche Beiträge und Forschungen zur Geschichte des Preußischen Heeres. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. 11. Heft: Erinnerungen aus dem Leben des Generalleutnants Friedrich Karl v. Schmidt. 1. Teil: Die Rhein-Kampagne 1792 bis 1795. — Berlin 1909, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 2,70 Mark.

Es sind sehr interessante, lebendige Schilderungen aus dem Soldatenleben der Revolutionskriege, die hier auf Grund der Aufzeichnungen eines Augenzeugen geboten werden. Sie sind sehr lesenswert.

Der Verpflegungsoffizier. Sein Dienst im Felde, seine Vorbildung im Frieden und die Verwendung der Feldküchen. Von v. François, Generalmajor. 3. Auflage. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 1,20 Mark.

Der auf dem Gebiete des Feldverpflegungsdienstes als Autorität bekannte Verfasser gibt dem Verpflegungsoffizier in der vorliegenden kleinen Schrift eine vorzügliche praktische Anweisung für die Ausübung seines wichtigen Dienstes im Felde.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* * Ashburner, W.: The Rhodian sea-law. — Oxford 1909. Clarendon Press. 18 s.
* * Barrey, Ph.: L'arsenal du Havre pendant la révolution 1789—1801. — Le Havre 1909. H. Micaux. 5,50 Mark.
* Barthold, Dr. F. W.: Die Geschichte der deutschen Hansa. — Magdeburg und Leipzig 1909. Deubach & Lindemann. 10,00 Mark.
* * Chatterton, E. K.: Sailing ships, the story of their development from the earliest times to the present time. — London 1909. Sidgwick & Jackson. 16 s.
* * Colquhoun, A. R.: 1912? Germany and sea-power. — London 1909. J. Pitman & Sons. 1 s.
* * Curwood, J. O.: The Great Lakes. The vessels that plough them: their owners, their sailors and their cargoes. — New York and London 1909. G. P. Putnam's Sons. 15 s.
* * Dahlgren, E. W.: Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique. Tome I. — Paris 1909. H. Champion. 16,00 Mark.
* * Driant: Die Gefangenen des Meeres, sechs Tage im gesunkenen Unterseeboot. — Kiel 1909. R. Cordes. 3,50 Mark.
* * Dumas, A.: Deux procès de prises maritimes à l'époque de la guerre de cent ans. — Paris 1909. A. Pedone. 1,50 Mark.
* * Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 3. Auflage. 3. Band: Binnenschiffahrt — Exportmusterlager. — Jena 1909. G. Fischer. 21,00 Mark.
* * Linde, Prof. Dr. R.: Die Niederelbe. 3. Auflage. — Berlin 1909. Velhagen & Klasing. 10,00 Mark.
* * Meier, B.: Wie ein Ozeandampfer entsteht. Mit einer Einleitung: Fünfzig Jahre deutschen Schiffbaus. Von T. Schwarz. — Leipzig 1909. R. Voigtländer. 4,00 Mark.
* * Prasca, E.: Nuovi documenti sulla battaglia di Lepanto. — Padova 1909. G. B. Bandi. 1,20 Mark.
* * Schachner, Prof. Dr. R.: Australien in Politik, Wirtschaft und Kultur. — Jena 1909. G. Fischer. 10,00 Mark.
* * Scott, A. C.: Notes on meteorology and weather forecasting for junior navigators. — London 1909. J. Griffin & Co. 5 s 6 d.
* * Stavenhagen, W.: Über Himmelsbeobachtungen in militärischer Beleuchtung. 2. Auflage. — Berlin 1909. Treptow-Sternwarte. 2,50 Mark.
* v. Tiedemann, A.: Salzwasser und Brise. Briefe von einer Segelreise um Kap Horn. — Berlin 1909. Winckelmann & Söhne. 1,50 Mark.
* * Wicks, F.: Britische Verfassung und Verwaltung. Aus dem Englischen von R. G. Binding. — Leipzig 1909. F. B. Hirschfeld. 4,00 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

The naval repair ship »Cyclops«.	Eg., 16. 7. 09; E., 23. 7. 09.
International competition in battleship design.	Eg., 16. 7. 09.
Marine producer-gas power.	S. A. Suppl., 10 7. 09.
Our naval boilers.	A. N. J., 10. 7. 09.
Lancement du cuirassé »Danton«.	Génie Civil, Tome 55, Nr. 11.
Pressestimmen über die Dampfturbine als Schiffsmaschine.	Die Turbine, Jahrg. 5, Nr. 20.
Neuerungen beim Stapellauf von Schiffen.	Prometheus, Nr. 1030.
Turbines for slow-speed vessels.	Eg., 23. 7. 09.
Britain's place in the world's shipping.	Ebenda.
The trial of the U. S. S. »Michigan«.	A. a. N. R., 10. 7. 09; N., 1909, Nr. 6.
Simple method of propeller design.	M. E., Juli 1909.
Speed trials of the destroyer »Cossack«.	Ebenda.
Die neuen Bauvorschriften des englischen Lloyd für Seeschiffe.	S., Jahrg. 10, Nr. 20.
Schiffsmaschinenreparaturen.	M. S., 1909, Nr. 8.
»Dreadnought«, cruisers.	N. M. R., 5. 8. 09.
Les nouveaux cuirassés allemands et japonais.	Y., Nr. 1641, 21. 8. 09.
Naval construction.	A. N. G., 28. 8. 09.
The 30 000-ton battleship.	N. M. R., 2. 9. 09.
Launching calculations.	Eg., 20. 8. 09.
Shipbuilding in Japan.	Eg., 27. 8. 09.
The steam consumption of turbines.	E., 6. 8. 09.
The ideal card of an internal combustion engine.	E., 20. 8. 09.
The French armoured cruiser »Ernest Renan«.	E., 2. 9. 09.
Die Profilfrage im deutschen Handelsschiffbau.	S., Jahrg. 10, Nr. 21, 22.
Kugellager im Schiffsmaschinenbau.	Ebenda, Nr. 23.
Etwas über die Bestimmung des Schiffswiderstandes.	Ebenda.
Die Entwicklung des Schlachtschiffes.	J. A. M., September 1909.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Rifle-sights.	Eg., 16. 7. 09.
The engineering of ordnance.	Ebenda.
Guncotton and its manufacture.	S. A. Suppl., 10. 7. 09.
Geschütze gegen Luftschiffe.	K. T., 1909, Nr. 7.
The life and power of heavy ordnance.	Eg., 23. 7. 09.
La question des projectiles.	La Vie Maritime, 25. 7. 09.
Impionti di artiglierie: idraulici od elettrici?	Ri. M., Juli/August 1909.
Wire-wound versus steel guns.	S. A., 24. 7. 09.
Die Schießbaumwolle und ihre Fabrikation.	Z. S. u. S., 1909, Nr. 15, 17.
Die Abkühlung der Räumlichkeiten zur Aufbewahrung von Pulver und Kriegsmaterialien auf den Schiffen.	M. Sb., 1909, Nr. 6.
Die Mittelartillerie auf Schlachtschiffen.	Die Flagge, 1909, Nr. 9.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

The future of the submarine.	E., 23. 7. 09; S. A. Suppl., 4. 9. 09.
American submarines.	N., Vol. 3, 1909, Nr. 5.
Submarine torpedo armament.	A. a. N. R., 10. 7. 09.
Unterwasserschutz und Unterwasserwaffen an Bord der Kriegschiffe.	J. A. M., August 1909.
Le submersible danois »Dykkeren«.	Y., Nr. 1643, 4. 9. 09.
Das Unterseeboot als Waffe.	U., Jahrg. 11, Nr. 12.
The Schneider torpedo-testing station.	Eg., 6. 8. 09.
Torpedo attack.	Eg., 13. 8. 09.
Allgemeine Gesichtspunkte für den Entwurf von Unterseebooten.	S., Jahrg. 10, Nr. 21, 22.
Französische Unterseebootsmanöver.	I. R. A. F., September 1909. M. S., 1909, Nr. 9.
Les torpilles automatiques.	M. d. F., 1909, Nr. 37.

Küstenverteidigung, Landungen.

The coast defenses.	A. N. J., 24. 7. 09.
Die Flotte und die Verteidigung der Küsten.	J. A. M., September 1909.
La défense des côtes.	A. Ma., 5. 9. 09.

Maritime und militärische Fragen.

Rüstungen Italiens zu Lande und zu Wasser.	M. W., 1909, Nr. 89.
Les manoeuvres navales de 1909.	Y., Nr. 1636, 17. 7. 09.
Les manoeuvres navales anglaises.	Ebenda.
Shipbuilding programmes.	N. M. R., 22. 7. 09.
The command ad the sea: what is it?	J. U. S. I., Juli 1909.
De l'utilisation des torpilleurs.	Y., Nr. 1637, 24. 7. 09.
The French navy.	E., 23. 7. 09.
The Russian naval problem.	N., Vol. 3, 1909, Nr. 5.
The »Dreadnought« competition.	Ebenda.
Die französische Flotte und ihre Zukunft.	U., Jahrg. 11, Nr. 11.
Die Neuordnung der russischen Landesverteidigung.	Ebenda.
State of the French navy.	N. M. R., 29. 7. 09.
Sea power in war.	Ebenda.
L'enquête sur la marine.	M. F., 1. 7., 1. 8., 1. 9. 09.
Toulon et Brest, boulevards de la défense nationale.	M. F., 1. 7. 09.
Il corpo unico. L'abolizione dei naval engineers nella marina inglese.	Ri. M. Suppl., Juli/August 1909.
Navi da battaglia. Ricerca della massima efficienza militare.	Ri. M., Juli/August 1909.
La crise des flottilles.	M. d. F., 1909, Nr. 22.
Les inspections générales.	Y., Nr. 1641, 21. 8. 09.
La nouvelle répartition des forces navales françaises.	Y., Nr. 1642, 28. 8. 09.
Ou'est-ce que la puissance navale?	M. F., 1. 9. 09.
Defence of the Empire.	N. M. R., 12. 8., 26. 8. 09.
The future Pacific fleet.	N. M. R., 2. 9. 09.
Das neue Rekrutierungsgesetz für die französische Marine.	I. R. A. F., September 1909.
Ein Vergleich der stärksten Kriegsflotten.	Ebenda.

The navy inquiry.	Eg., 20. 8. 09.
Die Ausbildung des Schiffskommandanten.	M. S., 1909, Nr. 9.
Natürliche und künstliche Kriegshäfen.	St., August 1909.
Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.	
Germany and the open sea.	N. M. R., 22. 7. 09.
The Beresford programme and its supporters.	N. M. R., 29. 7. 09.
Le projet de budget de la marine pour 1910.	Y., Nr. 1638, 31. 7. 09.
The dominions and sea power.	U. S. M., August 1909.
The naval situation.	N. M. R., 5. 8. 09.
Fleets and foreign policy.	N. M. R., 2. 9. 09.
Budget der italienischen Kriegsmarine 1909/10.	M. S., 1909, Nr. 9.
New centres of naval strength.	A. N. G., 11. 9. 09.
Bildungswesen.	
Die chinesische Marineschule in Tschifu.	U., Jahrg. 11, Nr. 11.
Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.	
Drydocks for our biggest battleships.	S. A., 10. 7. 09.
Constructing the concrete locks of the Panama canal.	S. A., 17. 7. 09.
Les ports maritimes de la Russie.	L. M., Juli 1909.
Docks for »Dreadnoughts«.	Nautical Magazine, August 1909.
Nos arsenaux maritimes.	M. F., 1. 9. 09.
Sanitätswesen.	
Gesundheitliche Verhältnisse im Kiautschou-Gebiet.	Dtsch. militärärztl. Ztschr., 1909, Nr. 14.
Schule und Militärtauglichkeit.	M. W., 1909, Nr. 94.
Das Problem der ersten Hilfe auf dem Schlachtfelde.	Der Militärarzt, 1909, Nr. 17.
Verwaltungsangelegenheiten.	
Administration of the navy.	N. M. R. 22. 7. 09.
La réforme de l'administration centrale.	M. F., 1. 7. 09.
Rechtsfragen.	
Das internationale Recht und die Luftschiffe.	K. T., 1909, Nr. 7.
Internationale Seerechtskonferenz in Bremen.	H., 1909, Nr. 33.
Koloniale Fragen.	
Der westafrikanische Busch- und Küstenneger.	Koloniale Zeitschrift, 1909, Nr. 14, 15.
Die Vereinigung Südafrikas.	U., Jahrg. 11, Nr. 11.
Eingeborenenrecht und Eingeborenenpolitik.	Zeitschr. f. Kolonialpolitik, 1909, Nr. 7.
Yacht- und Sportangelegenheiten.	
Die Seewettfahrt um den Preis der Ostsee.	Das Motorboot, 1909, Nr. 15.
Vom englischen Motorbootssport.	Ebenda.
Zu den deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettkämpfen.	Wassersport, 1909, Nr. 30, 31, 37; D. Y., 1909, Nr. 27.
Die Kieler Woche.	U., Jahrg. 11, Nr. 11.
La semaine de Cowes.	Y., Nr. 1641, 21. 8. 09.
Amerikanische seefähige Motoryachten.	D. Y., 1909, Nr. 26.
Kreuzeryacht im nordischen Typ.	D. Y., 1909, Nr. 27.
Meßformel und Industrie.	Das Motorboot, 1909, Nr. 19.

Geschichtliches.

Das Personal der Kriegsmarine der Hauptseemächte von Salamis bis Trafalgar.	U., Jahrg. 11, Nr. 11, 12.
L'azione dell' armata nel 1859.	Ri. M., Juli/August 1909.
The Trafalgar roll.	U. S. M., August 1909.
The war with Spain in 1898. Operations in the Philippines: the battle of Manila.	Ebenda.
Aus vergangenen Tagen des Seewesens.	M. Sb., 1909, Nr. 6.
Les corsaires Dunkerquois sous Louis XIV.	R. M., 1909, Nr. 7.
Admiral Cervera. Persönliche Erinnerungen an die Seeschlacht von Santiago de Cuba, 3. Juli 1898.	Deutsche Revue, September 1909.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Die Unterhaltung der Unterseekabel.	Archiv f. Post u. Telegr., 1909, Nr. 14.
Fahrzeugmaschinen für flüssigen Brennstoff.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1909, 30.
Short-distance wireless telegraphy.	E., 6. 8. 09.
Das neue Telefunken-System.	Jahrb. d. drahtl. Telegr., Bd. 2, Heft 6
The extended uses of electricity on board ship.	Electrician, 10. 9. 09.

Nautische Fragen.

Ozeanographie.	U., Jahrg. 11, Nr. 11.
Wettbewerb-Prüfung von Marine-Chronometern 1908/09.	A. H., 1909, Nr. 8.
Die Sternbedeckungen im Nautischen Jahrbuch von 1912.	Ebenda.
Der nautisch-astronomische Rechenstab von R. Nelting.	Ebenda.
Zur Ableitung der Deviationsformel.	Ebenda, Nr. 9.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

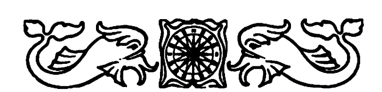
Die Handelsschiffahrt in der Schweiz.	S., Jahrg. 10, Nr. 20.
Die Schiffahrt im Stromsystem des Kongo.	Zeitschr. f. Kolonialpolitik, 1909, Nr. 7.
Schiffahrtsabgaben.	H., 1909, Nr. 35.
Neue Vorschriften der Suez-Kanal-Gesellschaft.	H., 1909, Nr. 36.
La flotte marchande hollandaise.	R. M., 1909, Nr. 7.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Règlement du concours de barques de pêche à moteur.	Y., Nr. 1636, 17. 7. 09.
Loss of a submarine.	E.. 16. 7. 09; N. M. R., 22. 7. 09.
Submarines and life-saving devices.	E., 30. 7. 09.

Verschiedenes.

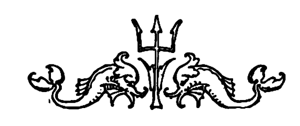
Die Tagung des Deutschen Flotten-Vereins zu Kiel vom 2. bis 5. Juni 1909.	D. F., 1909, Nr. 7.



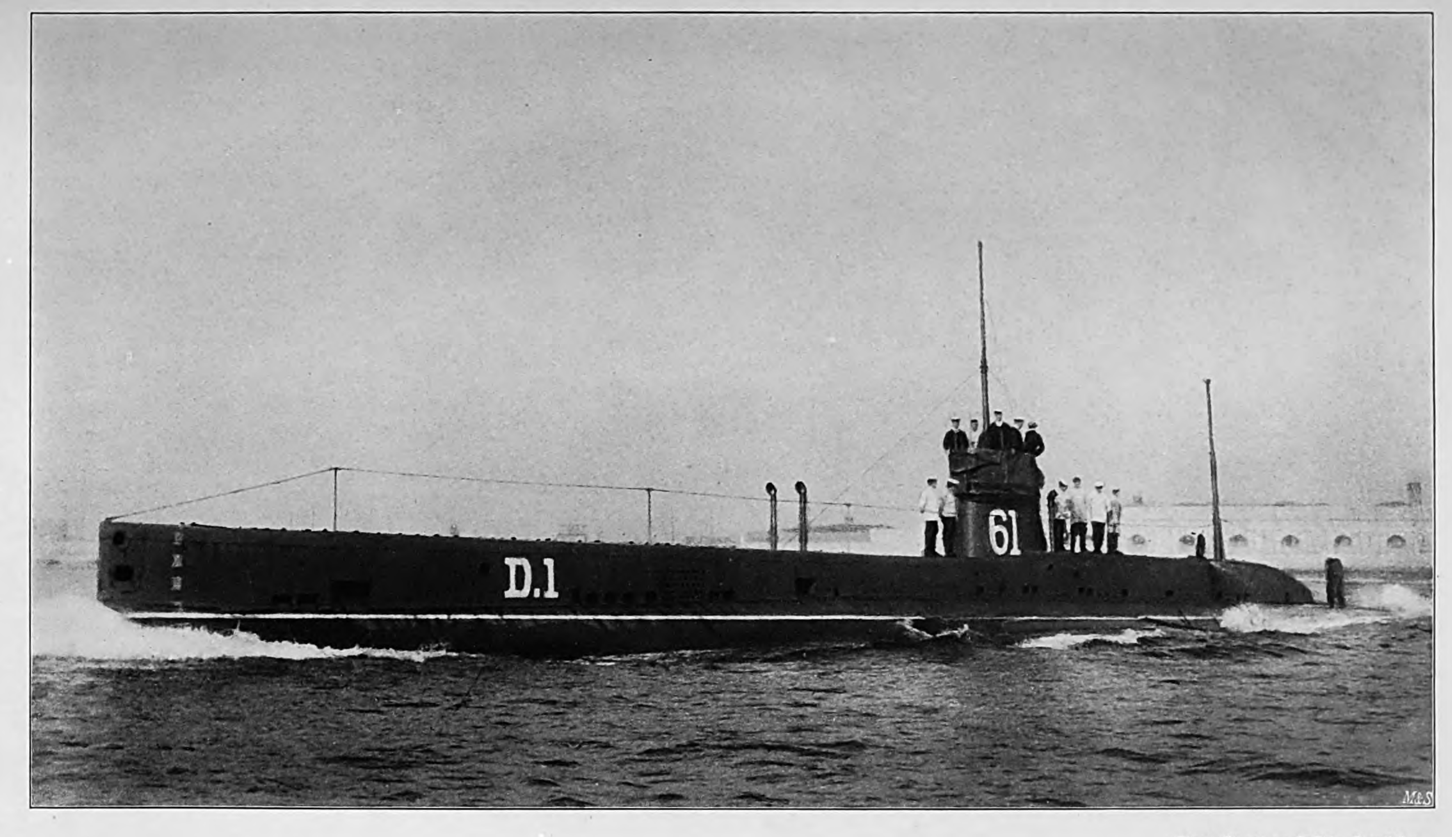
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

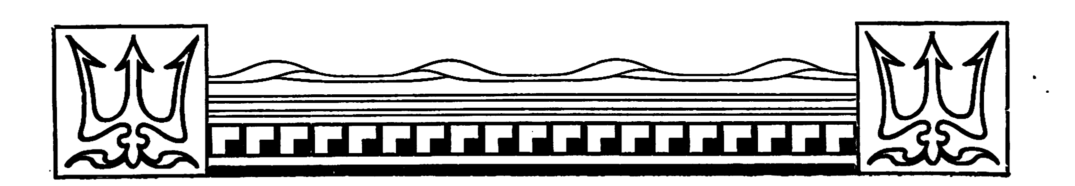


Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.



Phot. Stephen Cribb, Southsea.

Englisches Unterseeboot „D.1“.



Die politische Krisis in England.

1.

Die gegenwärtige innerpolitische Krisis in England ist die ernsteste, die England seit dem Kampfe um die erste Parlamentsreform durchgemacht hat. Das Land steht vor einem Verfassungskonflikt, der sich seit geraumer Zeit vorbereitet hat und der nach einer Entscheidung verlangt, gleichviel ob das Oberhaus jetzt das Budget der liberalen Regierung ablehnt oder nicht. Denn auch wenn das Budget das Oberhaus passiert, wird bei den nächsten Wahlen die Parole der liberalen Partei sein, das Vetorecht des Oberhauses abzuschaffen.

Der Konflikt zwischen den beiden Kammern hat unter dem letzten Kabinett Gladstone begonnen. Damals verwarf das Oberhaus alle wichtigen Vorlagen der liberalen Regierung, die im Unterhause durchgegangen waren: die Homerule-Bill, die Bill zur Entstaatlichung und Entpfründung der anglikanischen Kirche in Wales, die Bill über den Achtstundentag der Bergarbeiter u. a. Das Unterhaus oder vielmehr die ministerielle Mehrheit im Unterhause war dagegen machtlos. Die Liberalen verfügten nur über eine Mehrheit von 40 Stimmen, wobei die 80 Stimmen der irischen Nationalisten bereits eingerechnet waren. Nach kaum dreijähriger Tätigkeit sah sich das liberale Kabinett, an dessen Spitze nach Gladstones Rücktritt Lord Rosebery getreten war, genötigt zu resignieren, nachdem es bei einer Zufallabstimmung in die Minderheit gekommen war. Die Liberalen unterlagen in den Neuwahlen, und ein ganzes Jahrzehnt hindurch regierten die Konservativen. Bei den Wahlen von 1906 erfolgte aber ein unerwartet starker Pendelschwung nach links. Das Kabinett Campbell-Bannerman besaß jetzt eine absolute Mehrheit von etwa 120 Stimmen über die konservative Opposition, die Iren und die junge Arbeiterpartei zusammen. Jetzt begann der Streit mit dem Oberhause von neuem. Die Lords verwarfen zweimal die wichtigste Bill der Session: 1906 die Schulbill und 1907 die Novelle zur Schankgesetzgebung. Sie verwarfen ferner die Landbill für Schottland, und jetzt steht man vor der Frage, ob sie noch einen Schritt weitergehen und das Budgetgesetz ablehnen werden. Schon nach der Ablehnung der Schulbill nahm das Unterhaus auf den Antrag des Premierministers eine Resolution an, daß das Vetorecht des Oberhauses ein-

geschränkt werden müßte, nnd es darf als feststehend gelten, daß die Liberalen mit dieser Parole in den nächsten Wahlkampf gehen werden.

Das Oberhaus heißt in England hergebrachtermaßen die zweite Kammer. Das Schwergewicht des Parlaments liegt durchaus im Unterhause. Nach der herrschenden konstitutionellen Theorie besitzt das Oberhaus nur ein Vetorecht gegen die Beschlüsse des Unterhauses, und zwar nur ein suspensives Veto. Diese Theorie ist auch von den Konservativen akzeptiert. Lord Salisbury selbst hat sie anerkannt, als er 1893 die Ablehnung von Gladstones Homerule-Bill im Oberhause beantragte. Er begründete die Ablehnung damit, daß die Wählerschaft über diesen Plan vor den Wahlen nicht genügend informiert worden sei und daß sie daher noch einmal Gelegenheit haben müsse, durch eine Abstimmung kundzugeben, ob sie die Maßregel billige oder nicht. Für das Argument des konservativen Führers sprach die Tatsache, daß die Liberalen ihre schwache Mehrheit von 40 Stimmen nur den Iren verdankten und daß viele liberale Abgeordnete notorisch nur deshalb für die Homerule-Bill gestimmt hatten, weil sie ihre Ablehnung im Oberhause voraussahen. Lord Salisburys damalige Erklärung ließ keinen Zweifel daran, daß, wenn Gladstone das Parlament aufgelöst hätte und nach den Wahlen mit einer starken liberalen Mehrheit zurückgekehrt wäre, das Oberhaus die Homerule-Bill anstandslos angenommen haben würde. Damit war der suspensive Charakter des Vetorechts des Oberhauses anerkannt. Heute liegen die Dinge nun insofern anders, als die Liberalen eine sehr große Mehrheit im Unterhause besitzen; und ohne Zweifel unterstützte eine starke Unterhausmehrheit sowohl die Schul-Bill und die Licensing-Bill als auch jetzt das Budget.

Gleichwohl vertreten viele Konservative den Standpunkt, daß dem Lande Gelegenheit gegeben werden müsse, nochmals über die neuen mit dem Budget verbundenen steuerpolitischen Maßregeln abzustimmen, und daß deshalb Neuwahlen ausgeschrieben werden müßten. Nun entspricht jenes Argument Lord Salisburys in seinen Folgerungen offenbar nicht dem herrschenden politischen System. Die englische Regierung ist eine repräsentative Regierung. Die Abgeordneten sind Repräsentanten und nicht Delegierte ihrer Wähler, sind also nicht an bestimmte Instruktionen der Wähler gebunden. Ebenso erhält die Regierung keine bestimmten Aufträge von den Wählern. Imperative Mandate sind ebenso unenglisch wie das Plebiszit. Freilich tauchte schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts, und zwar in den Kreisen der Radikalen, die Theorie auf, daß die Abgeordneten nicht Repräsentanten, sondern Delegierte ihrer Wähler seien; die Wahlorganisationen, namentlich die, die von Birmingham und von Josef Chamberlain ausging, haben die Verpflichtungen der Kandidaten auf ein bestimmtes Programm angestrebt, und Josef Chamberlain selbst ist ein überzeugter Anhänger des Referendums. Die Theorie, daß das Oberhaus durch die Verwerfung wichtiger Gesetzentwürfe eine Parlamentsauflösung erzwingen könne, führt ganz logisch auf das Referendum hin. Dessen Einführung ist in den letzten Jahren publizistisch mehrfach befürwortet worden. Der jetzige Premierminister aber hat im Parlament ausdrücklich die herrschende konstitutionelle Theorie vertreten, wonach das Referendum dem repräsentativen Charakter des politischen Systems in England widerspricht.

Wenn das Oberhaus nach der konstitutionellen Theorie die Funktion hat, übereilte Beschlüsse des Unterhauses aufzuhalten, also gewissermaßen als politischer Hemm-

schuh zu dienen, so übt es diese Funktion doch nur einer liberalen Regierung gegenüber aus. Man könnte sagen, daß sich eine liberale Unterhausmehrheit leichter zu leidenschaftlichen und übereilten Beschlüssen hinreißen ließe, als eine konservative, und daß eben deshalb die Funktion des Oberhauses als einer Revisionsinstanz ganz natürlich gegenüber einer liberalen Regierung häufiger in Anwendung kommen müsse. Tatsächlich bildet aber das gegenwärtige Oberhaus das retardierende Element nicht als Vertreter konservativer Staatsinteressen, sondern lediglich als Vertreter der unionistischen Parteiinteressen. Sie gibt dadurch der arg zusammengeschmolzenen unionistischen Unterhausminderheit eine Bedeutung, die ihr nach den letzten Wahlen nicht zukommt, und sie macht die Entscheidung der allgemeinen Wahlen geradezu illusorisch. Die Politik der Oberhausmehrheit wird bekanntermaßen von Mr. Balfour geleitet oder doch mindestens sehr stark beeinflußt. Nun beruht der englische Parlamentartismus auf dem Zweiparteiensystem, und wenn es auch heute nicht mehr zwei, sondern vier Parteien im Unterhause gibt, so ist doch das Zweiparteiensystem selbst noch bestehen geblieben. Es bedeutet, daß die Regierungen der beiden großen Parteien abwechselnd die Geschäfte führen, daß zwei alternative Regierungen einander gegenüberstehen, zwischen denen das Land bei den Wahlen entscheidet. Die Liberalen sagen nun nicht mit Unrecht, daß, wenn das Oberhaus in einseitiger Weise immer nur die Politik der liberalen, aber nie die Politik einer konservativen Regierung hemmt, das Grundprinzip des englischen Parlamentarismus, eben das Zweiparteiensystem, untergraben wird.

Wenn das Oberhaus es in seiner Macht hat, jede liberale Regierung durch Verwerfung ihrer Gesetzentwürfe zu einem nochmaligen Appell an das Land zu zwingen, so wäre die Folge, daß die natürliche Dauer einer liberalen Regierung nur eine einjährige sein würde, während eine konservative Regierung ungestört 5 oder 6 Jahre im Amte bleiben könnte. Um diese Lage zu klären, brachte Sir H. Campbell-Bannerman nach der Verwerfung der Schul-Bill jene Resolution im Unterhause ein, die eine definitive Regelung der Befugnisse des Oberhauses forderte. Wenn die Beziehungen zwischen beiden Häusern durch das konstitutionelle Gewohnheitsrecht nicht so klar definiert sind, daß die Vorherrschaft des Unterhauses unbestritten bleibt, so müßten nichtmißzuverstehende Gesetzesparagraphen an die Stelle der ungeschriebenen Verfassung treten.

In dem gegenwärtigen Streit um das Budget kommt ein neuer konstitutioneller Konflikt hinzu. Hatte es sich bisher nur um die legislativen Befugnisse des Oberhauses gehandelt, so wird jetzt die Finanzhoheit des Unterhauses in Frage gestellt. Es ist altes konstitutionelles Gewohnheitsrecht, daß the power of the purse ausschließlich bei dem Unterhause liegt. Nach der Verfassungstheorie darf das Oberhaus das Budget nicht amendieren, wohl aber en bloc ablehnen. Tatsächlich ist aber eine Ablehnung des Budgets seit 300 Jahren nicht vorgekommen. Auch unter dem letzten Gladstoneschen Kabinett hat das Oberhaus, während es die Homerule-Bill und die anderen Gesetzentwürfe ablehnte, vor dem Budget Halt gemacht. Das oft genannte Budget Sir William Harcourts wurde angenommen, obwohl es das finanzpolitische Novum der Erbschaftssteuer einführte. Wenn sich das Oberhaus jetzt zu einem Schritt entschlösse, der in der Parlamentsgeschichte der letzten drei Jahrhunderte ohne Präzedenzfall ist, so käme das einer Art von Staatsstreich nahe.

Eben aus diesem Grunde hat die liberale Regierung das Budget so gestaltet, daß es einen scharfen Angriff gegen die von der Mehrheit des Oberhauses vertretene Politik bedeutet. Die Finanzfragen schienen die beste strategische Basis zu bieten, um den Kampf mit den Lords zum Austrag zu bringen. Die Regierung rechnete darauf, daß eine Ablehnung des Budgets der Wählerschaft als etwas so Ungeheuerliches erscheinen müßte, daß sie bei den Neuwahlen sich auf die liberale Seite schlagen würde. An das Budget wurden eine Reihe von Maßregeln angehängt, die nicht eigentliche Bestandteile des Finanzgesetzes sind, die die Lords ablehnen würden, wenn sie in der Form besonderer Gesetze an sie kämen, die also gleichsam unter falscher Flagge die zweite Kammer passieren sollten. Das ist übrigens ein altes parlamentarisches Auskunftsmittel, das auch bei dem erwähnten Budget Sir W. Harcourts mit Erfolg angewandt wurde.

Jene Zusätze zu dem Budget sind es, die von seinen Gegnern als „sozialistisch" und „revolutionär" gebrandmarkt werden. Das sind natürlich parteitaktische Schlagworte. Es ist bekannt, daß die englischen Staatsfinanzen sich in ähnlich kritischer Lage befanden wie die des Deutschen Reichs. Die Ausgaben für Heer und Flotte einerseits und für sozialpolitische Zwecke anderseits sind beträchtlich gestiegen und lassen weitere Steigerungen mit Sicherheit erwarten. Schon die jetzigen Steuern sind hoch; die Verbrauchssteuern auf Bier, Branntwein und Tabak sind weit höher als in Deutschland, und die Einkommensteuer, deren Elastizität früher als ein besonderer Vorzug der englischen Finanzpolitik gerühmt wurde, ist seit dem Burenkriege konstant geworden und wird in absehbarer Zeit kaum beträchtlich herabgesetzt werden können. Es müssen unbedingt neue Steuerquellen erschlossen werden, um die Kosten der Rüstungen und der Sozialpolitik zu decken. Die Tarifreformer wollen die größeren Erfordernisse des Staats durch Schutzzölle aufbringen. Die Liberalen waren also gezwungen, ein alternatives Finanzprogramm aufzustellen, oder sie hätten ihre Unfähigkeit eingestanden, unter der Herrschaft des Freihandelsystems das finanzpolitische Problem zu lösen.

Wenn man die Möglichkeit eines Konflikts zwischen den beiden Häusern erwägt, darf man die Verfassung und die Zusammensetzung des Oberhauses nicht außer Betracht lassen. Daß das Oberhaus reformbedürftig ist, darüber herrscht nur eine Stimme. Durch die häufigen Peersernennungen unter der Regierung der Königin Viktoria ist die Mitgliederzahl des Oberhauses auf etwa 620 gestiegen, ist also fast so groß wie die des Unterhauses (670). Ein Haus von 620 Peers ist viel größer, als für die Revisionsbefugnisse einer zweiten Kammer zweckmäßig sein kann. Tatsächlich hat sich wohl kaum jemals auch nur die Hälfte der Peers zu einer Sitzung zusammengefunden. Häufig werden sehr wichtige Angelegenheiten vor leeren Bänken erledigt; Sitzungen, an denen sechs Peers teilnehmen, sind keine Seltenheit; beschlußfähig ist das Oberhaus bei der Anwesenheit von drei Mitgliedern. Die Geschäfte des Oberhauses werden von einer sehr kleinen Zahl von Peers besorgt. An den Debatten beteiligen sich im allgemeinen nur wenige Lords; diese sind meist bedeutende politische und administrative Kapazitäten, und da kein Peer durch die Rücksicht auf die Wähler verführt wird, öfter oder länger zu sprechen, als notwendig, so sind die Debatten des Oberhauses oft sehr viel inhaltsreicher und wertvoller als die des Unterhauses. Eine gute Hälfte der Peers erscheint vielleicht niemals in ihrem Leben in dem Westminster-Palast, um von

ihren politischen Rechten Gebrauch zu machen. Mehr als einmal ist der Versuch gemacht worden, diese überflüssigen Elemente auch rechtlich auszuschalten und die Zahl der Oberhausmitglieder zu verringern. Lord Salisbury wollte wenigstens die Peers aus dem Oberhause ausgeschlossen wissen, die Bankerott gemacht oder eine gerichtliche Verurteilung erfahren hatten. Auch Lord Rosebery hatte eine Reform des Oberhauses angestrebt. Den letzten Reformvorschlag hat der konservative Lord Newton noch im Jahre 1908 eingebracht; allein die liberale Regierung lehnte ab, darauf einzugehen, bevor über das Verhältnis zwischen Oberhaus und Unterhaus Klarheit geschaffen worden wäre.

Die konservative Partei hat im Oberhause eine überwältigende Mehrheit. Die liberalen Peers dürften nicht mehr als 60 oder 70 zählen. Das Oberhaus ist immer eine konservative Körperschaft gewesen, und es ist eine alte Erfahrung, daß Söhne oder Enkel von Liberalen, die wegen ihrer Verdienste um die Partei in das Oberhaus berufen wurden, ihrerseits konservativ werden. Die konservative Mehrheit im Oberhause ist so groß, daß an einen Peersschub schwerlich gedacht werden kann. Man müßte auf einmal ein paar Hundert liberale Peers ernennen. Das Oberhaus, das jetzt schon zu groß ist, würde dann über tausend Mitglieder zählen, und woher sollte überdies die Regierung soviele Anhänger nehmen, die nach Vermögen und gesellschaftlicher Stellung in das Oberhaus paßten, ohne ihre Kräfte im Unterhause zu dezimieren?

Der Grundsatz, daß das Oberhaus ein Budget nicht ablehnen kann, ist wohl von allen bisherigen Führern des Hauses, namentlich auch von dem verstorbenen Lord Salisbury, unumwunden anerkannt worden. Auch gilt der gegenwärtige Führer der Konservativen im Oberhause, Lord Lansdowne, als ein viel zu vorsichtiger Politiker, als daß man ihm die Ablehnung des Budgets zutrauen möchte. Aber Lord Lansdowne besitzt im Oberhause nicht die unbedingte Autorität, wie vor ihm Lord Salisbury, und die Möglichkeit wird ganz ernsthaft erörtert, daß die Peers, die auf die Tarifreform schwören, gegen die Führerschaft Lord Lansdownes revoltieren und gegen seinen Willen die Ablehnung des Budgets durchsetzen möchten. Da die Liberalen im Oberhause so schwach sind, so genügte eine verhältnißmäßig geringe Zahl schutzzöllnerischer Lords, um einen solchen Handstreich durchzuführen. Wenn sich Lord Lansdowne selbst, allen konstitutionellen Bedenken zum Trotz, zu der Ablehnung des Budgets entschlösse, so könnte er es nur in der sicheren Überzeugung tun, daß das Budget ebenso unpopulär oder ebensowenig fähig wäre, Begeisterung im Lande zu erwecken, wie seinerzeit die Gladestonesche Homerule-Bill. Es sprechen aber viele Anzeichen dafür, daß das Budget bei den großen Massen der Wähler entschiedene Popularität besitzt. Charakteristisch ist, daß, während die Liberalen vorher eine ziemlich große Zahl von Nachwahlen verloren haben, die letzten Nachwahlen, die während der Budgetverhandlungen stattfanden, mit liberalen Siegen endeten. Deshalb hält es schwer, zu glauben, daß Lord Lansdowne die Verwerfung des Budgets beantragen wird. Dagegen könnte bei den politisch weniger geschulten und weniger verantwortlich empfindenden Peers die Parteileidenschaft über alle politischen Erwägungen und Berechnungen triumphieren, so daß sie in dem Wunsch, die Kraft der schutzzöllnerischen Agitation im Wahlkampfe zu erproben, den Verfassungskonflikt heraufbeschwören würden.

2.

Die englische Parteipolitik wird, wenn man von den Fragen der auswärtigen Beziehungen absieht, gegenwärtig von drei Gruppen von Problemen beherrscht: den imperialistischen und wehrpolitischen, den handelspolitischen und den sozialpolitischen. In der auswärtigen Politik, den Wehrfragen und der Kolonialpolitik ist zwischen den Anschauungen beider Parteien oder doch den Anschauungen ihrer verantwortlichen Führer, wie sie in den Beschlüssen des Kabinetts zum Ausdruck kommen, ein fast vollständiger Ausgleich eingetreten. Sir Edward Grey verfolgt dieselbe auswärtige Politik, wie vor ihm Lord Lansdowne. Die liberalen Minister Asquith und Haldane sind ebenso entschiedene Imperialisten wie Mr. Balfour und Mr. Chamberlain. Die Haldanesche Heeresreform hat die Unterstützung beider Parteien gefunden. In der Flottenpolitik besteht zur Zeit kein wesentlicher Unterschied zwischen der konservativen und der liberalen Regierung. Die Balfoursche Regierung hatte in den letzten Jahren das Schiffbauprogramm herabgesetzt, und die Liberalen folgten diesem Beispiel. Jetzt aber verfolgt das liberale Kabinett eine Flottenpolitik, wie sie die Konservativen nicht energischer betreiben könnten. Allerdings ist dieser Ausgleich zwischen beiden Parteien in der Flottenpolitik mit darauf zurückzuführen, daß nach dem Tode des radikalen Premierministers Campbell-Bannerman die Führung der Partei auf Mr. Asquith überging. Dieser hatte nun mit der Gegnerschaft des radikalen Flügels gegen eine bedeutende Flottenvermehrung zu rechnen, und die Radikalen sind ebenso in dem Kabinett wie in der Unterhausmehrheit vertreten. Um diesen Widerstand zu überwinden, inszenierten die Imperialisten des Kabinetts im vorigen März die bekannte Flottenpanik, und mit dem Erfolge, daß die Radikalen bei den entscheidenden Abstimmungen ihre Opposition aufgaben. Wenn auch die Konservativen ihrerseits aus der Flottenpanik Kapital schlugen, so geschah das ebenfalls aus parteitaktischen Rücksichten. Sie glaubten, die Regierung an diesem empfindlichen Punkte mit Erfolg angreifen zu können, und außerdem mochte Mr. Balfour hoffen, daß durch diese neue Wendung das politische Interesse von der heiklen Frage der Tarifreform abgelenkt werden könnte. — Auch in der Stellung zu den Kolonien herrscht kein wesentlicher Unterschied zwischen der Politik der Liberalen und der Konservativen. Die Reden, die die Führer beider Parteien im letzten Juni auf der Reichspreßkonferenz hielten, hatten die gleiche Tendenz, und sie selbst betonten mit Nachdruck diese Übereinstimmung. Zu berücksichtigen ist hierbei, daß der heutige Imperialismus im wesentlichen nur die Beziehungen zwischen dem Mutterlande und den autonomen Kolonien zum Inhalt hat. Indien und Ägypten stehen etwas außerhalb dieses Kreises. In der indischen Politik unterscheidet sich die liberale Regierung vielleicht um eine Nuance von der konservativen, und innerhalb der Partei wünschen die Radikalen entschieden liberalere Maßregeln gegenüber der eingeborenen Bevölkerung.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß die liberale Partei sich aus verschiedenen Gruppen zusammensetzt, deren politische Anschauungen nicht unwesentlich auseinandergehen. Diese Gegensätze treten zutage in den auswärtigen Fragen, wo die Gegner der amtlichen Politik allerdings einflußlos sind, ferner in den Rüstungsfragen, wo die Regierung von Zeit zu Zeit Mühe hat, die Opposition in ihren eigenen Reihen zu versöhnen, schließlich in wesentlich geringerem Grade in der inneren Politik. Entsprechend dieser Zusammensetzung der Partei ist auch das liberale Kabinett nicht völlig einheitlich.

Aber eben dadurch, daß die Führer der verschiedenen liberalen Gruppen in dem Kabinett vertreten sind, werden Kompromisse zwischen ihnen wesentlich erleichtert; die Gefahr, daß die Einheit der Partei bei entscheidenden Fragen in die Brüche geht, ist dadurch abgeschwächt. Die Konservativen lieben es, diese Gegensätze in der liberalen Partei und Regierung mit großem Nachdruck hervorzuheben. Man muß sich aber erinnern, daß in der konservativen Partei nicht minder große Gegensätze bestehen. Aus den Biographien Lord Granvilles, Lord Randolph Churchills und Gladstones wissen wir, daß es in den letzten zwanzig Jahren keine einzige Regierung in England gegeben hat, in der völlige Geschlossenheit und Einheitlichkeit herrschte. Gerade die Geschichte der letzten konservativen Regierung wird durch außerordentlich starke Gegensätze in der Partei charakterisiert. An diesen Gegensätzen, die durch das Chamberlainsche Programm von 1903 hervorgerufen wurden, ist das Kabinett Balfour zugrunde gegangen. Der Streit zwischen den drei Gruppen der konservativen Freihändler, der Chamberlainschen Schutzzöllner und der vermittelnden Balfourianer führte zunächst zu der Rekonstruktion des Kabinetts im Herbst 1903 und danach zu einer unerquicklichen Parteifehde, die mit der Erkrankung Chamberlains einen vorläufigen Abschluß fand. Die jetzige konservative Unterhauspartei besteht bis auf eine sehr schwache Minderheit aus ausgesprochenen Tarifreformern. Die Frage ist aber, wie die Partei nach den nächsten Wahlen zusammengesetzt sein wird. Wenn Mr. Balfour hofft, nach den Neuwahlen über eine arbeitsfähige Mehrheit von etwa 40 Stimmen zu verfügen, so muß die Partei ihren jetzigen Bestand behaupten und obendrein etwa 230 Wahlkreise neu erobern. Wenn das gelingt, so ist es noch immer zweifelhaft, ob diese konservative Mehrheit so schutzzöllnerisch gesinnt sein wird wie die jetzige schwache konservative Opposition. Mr. Balfour hat in den zollpolitischen Fragen in der ganzen Zeit seit der Veröffentlichung des Chamberlainschen Programms mit außerordentlicher Zähigkeit und Konsequenz an seinem ursprünglichen Standpunkt festgehalten. Er hat von Anfang an vermieden, sich auf ein bestimmtes zollpolitisches Programm zu verpflichten. Auch in seiner letzten Rede in Birmingham hat er es mit großem Geschick vermieden, sich auf ein positives Programm festzulegen. Sein Programm wird er erst aufstellen, wenn die Neuwahlen die numerische Stärke und die innere Zusammensetzung seiner Regierungsmehrheit erkennen lassen. Wenn aber Mr. Balfour in dem nächsten Parlament nur über eine kleine Mehrheit von etwa 40 Stimmen verfügen sollte — und nach der Ansicht erfahrener Engländer wird die nächste Regierung, gleichviel ob es eine liberale oder eine konservative ist, wahrscheinlich nur eine kleine Mehrheit besitzen —, so ist eine grundlegende Wendung in der englischen Wirtschaftspolitik nicht mit absoluter Sicherheit zu erwarten.

Während es sich in der Zollpolitik um einen Prinzipienkampf zwischen den beiden Parteien handelt, in dem die Liberalen den Freihandel und die Konservativen, wenigstens in ihrer großen Mehrheit, eine wenn auch verschieden nuancierte Schutzzollpolitik vertreten, deckt sich der Gegensatz in den sozialpolitischen Fragen nicht genau mit dem Gegensatz der beiden großen Parteien. In beiden Lagern ist die Abkehr von dem wirtschaftlichen Individualismus der Manchesterschule zu spüren. In der jüngeren Generation beider Parteien ist der Staatsgedanke erstarkt. Man weist dem Staate Befugnisse und Aufgaben zu, die ihm unter der Herrschaft des Laissez faire-Prinzips

aberkannt wurden. Diese Änderung zeigt sich in der Wehrpolitik, wo ein Teil der Konservativen die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht fordert; sie zeigt sich in der Forderung, daß das britische Reich verfassungspolitisch, eventuell durch Schaffung neuer Institutionen, konsolidiert werden solle; sie zeigt sich in dem zollpolitischen Programm der Tarifreformer und in der Politik der Liberalen. Denn während die Liberalen an der Zollpolitik Cobdens festhalten, haben sie sich in der Wirtschaftspolitik im weiteren Sinne von den Idealen eines Cobden weit entfernt. Ein Beispiel dafür bieten das neue englische Patentgesetz Mr. Lloyd-Georges und dessen Äußerungen, daß die Eisenbahnen eine stärkere Kontrolle durch den Staat vertragen könnten. Bei den Liberalen macht sich ein deutliches Bestreben geltend, die bureaukratische Organisation des Staates auszudehnen und seine Funktionen zu erweitern; heute sind es gerade die Liberalen und Radikalen, die ein stärkeres Eingreifen des Staats in die Sphären des Individuums und eine stärkere Kontrolle der privatwirtschaftlichen Unternehmungen durch den Staat befürworten. Am stärksten zeigt sich das in der Sozialpolitik.

Will man den Kampf um den „Sozialismus“, der mit äußerster Bitterkeit geführt wird, unparteiisch beurteilen, so darf man nicht vergessen, daß die Debatte über diese Fragen in England ungefähr dasteht, wo sie in Deutschland in den siebziger und achtziger Jahren stand. Und ebenso wie damals in Deutschland fallen jetzt in England die Debatten über die Handelspolitik und die Schutzzollpolitik zusammen. Schutzzollpolitik wie Sozialpolitik bedeuten einen stärkeren Eingriff des Staats in die wirtschaftlichen Sphären des Individuums, und es ist charakteristisch, daß unter den englischen Tarifreformern ganz ausgesprochene und zum Teil recht radikale staatssozialistische Tendenzen bestehen. Anderseits gibt es, und zwar in beiden Parteien, Anhänger des alten historischen Individualismus, in dem sich ja ganz spezifische Züge des englischen Nationalcharakters verkörpern. Mr. Harald Cox vertritt im liberalen Lager noch ganz den manchesterlichen Standpunkt; im konservativen Lager entspricht ihm die Gruppe der unionistischen Freihändler und in der Presse der einflußreiche „Spectator“. Die Gegner des „Sozialismus“ setzen sich zusammen aus den Anhängern jener alten Doktrin und aus den wirtschaftlichen Klassen, die sich durch die „sozialistische“ Gesetzgebung geschädigt sehen. Dazu kommt natürlich der Parteigegensatz. Da das gegenwärtige Budget ein Werk der Liberalen ist, so muß es von den Konservativen bekämpft werden. Keinem Konservativen aber würde es beifallen, die eben eingeführten „sozialistischen“ Altersrenten zu bekämpfen! Eine Definition des „Sozialismus“ in England müßte in erster Linie negativ ausfallen: er bedeutet die Abkehr von dem Individualismus der Manschesterschule.

Bei dem gegenwärtigen Streit um das „revolutionäre“ und „sozialistische“ Budget handelt es sich um ganz spezifisch englische Dinge. Mit besonderem Haß werden die Steuervorschläge bekämpft, die den Grund und Boden treffen sollen. Diese Gegnerschaft kommt von den großen Grundherren, die vor allem im Oberhause vertreten sind. Ferner richtet sich der Kampf gegen die schärfere steuerpolitische Heranziehung von Bier und Branntwein durch Erhöhung der Konzessionsgebühren für Gasthäuser. Brauerei und Brennerei sind in England ausgesprochene Großbetriebe, und die größten Brauer sitzen wiederum im Oberhause. Was die Besteuerung des Grund und Bodens betrifft, so handelt es sich in erster Linie um eine Wertzuwachssteuer und um eine Besteuerung

von Grundstücken, die aus Spekulationsgründen unbebaut liegen. Es handelt sich ausschließlich um städtische Grundstücke, und nicht um landwirtschaftlich genutzten Boden. In Deutschland sind derartige Steuern gerade von den Konservativen gefordert worden. Nun besteht in England noch das grundherrschaftliche System. Der Grund und Boden auf dem Lande wie in den Städten ist zum größten Teile das Eigentum weniger reicher Aristokraten und Plutokraten. Der Grundherr verpachtet das Land an Pächter (lease-holders); die Pacht (lease) ist bei landwirtschaftlichen Grundstücken größtenteils einjährig, bei städtischen Grundstücken dauert sie bis zu 99 Jahren; nach Ablauf der Frist fällt das Grundstück samt den daraufstehenden Gebäuden an den Grundherrn zurück. Ein großer Teil des Grund und Bodens von London gehört ein paar reichen Aristokraten, wie den Herzögen von Westminster, von Bedford und von Portland. Dieser Grundbesitz wirft enorme Renten ab. Der ohne jede Arbeit, ohne jede Investierung von Kapital erworbene Wertzuwachs beträgt ganz gewaltige Summen. In der City von London gibt es Grundstücke, wo der Quadratfuß 720 und selbst 940 *M* kostet. Es bleibt aber nicht bei der Steigerung des Grundwerts allein. Wenn die Pachtfrist (lease) für ein solch wertvolles städtisches Grundstück abgelaufen ist und der bisherige Inhaber, der die Steuern bezahlt und viel Kapital für Gebäude aufgewandt hat und dessen Geschäftsbeziehungen an den bestimmten Platz geknüpft sind, um eine Erneuerung der lease einkommt, so steigert der Grundherr seine Forderungen. Bei Londoner Grundstücken des Herzogs von Norfolk wurde im Jahre 1887 die lease von 3000 auf 11 100 und von 5400 auf 13 700 *M* gesteigert. Im Jahre 1903 lief die lease für ein Grundstück ab, das dem Herzog von Westminster gehörte. Der lease-holder hatte früher eine Miete von 7000 *M* jährlich gezahlt. Jetzt forderte der Agent des Herzogs: 1. eine Pachtsumme von 80 000 *M*, 2. eine Zusatzpacht von 24 000 *M* für die Erlaubnis einen Neubau vorzunehmen, 3. eine einmalige Zahlung von 100 000 *M* für die Erneuerung der lease und 4. wurde ein Umbau des stehenden Gebäudes gefordert, der ebenfalls 100 000 *M* kostete. Bei derartigen Transaktionen fordert jetzt das liberale Budget außer der Wertzuwachssteuer eine „reversion duty“, die die Einnahme des Grundherrn besteuert, die er außer dem reinen Wertzuwachs, d. h. der lease-Steigerung bezieht.

Das ist der „revolutionäre“ und „sozialistische“ Charakter des Budgets, den Lord Rosebery mit seiner großen Beredsamkeit bekämpft hat! Es ist kein Zweifel, daß das Budget einen gewissen antikapitalistischen Charakter hat. Nach deutschen Begriffen würde man diese Besteuerung eher konservativ als revolutionär nennen. Es ist ja auch die liberale Regierung gewesen, die die im Grunde sehr konservative Politik befolgt hat, durch Schaffung von Ansiedlungsgütern den selbständigen Mittelstand auf dem Lande zu vermehren und so der Landflucht entgegenzuwirken. Der heftigste Gegner dieser Politik ist die Plutokratie. Die Peers, die in der Londoner City sitzen oder Beziehungen zu ihr haben, wie Lord Rothschild und sein Schwiegersohn Lord Rosebery, Lord Goschen, und die Häupter anderer großer Bankfirmen (darunter so manche deutsche Namen) haben am schärfsten gegen das „sozialistische“ Budget protestiert. Und anderseits war die scharfe Rede sehr bezeichnend, die Mr. Lloyd George im Sommer gegen Lord Rothschild hielt, eine Rede, aus der neben der antikapitalistischen Tendenz beinahe eine antisemitische Note klang. — — — — — — — —

Bei der Beurteilung der gegenwärtigen Lage darf man eins nicht unberücksichtigt lassen. Das Unterhaus hat seit den Tagen Gladstones und Disraelis an Einfluß und Ansehen verloren. Die Erweiterungen des Wahlrechts, die Demokratisierung der Verfassung und des politischen Lebens haben die Autorität des Unterhauses vermindert. Ein Teil des Einflusses, den es verloren hat, ist an die öffentliche Meinung in der Presse und der Wählerschaft gefallen, ein anderer Teil an das Kabinett, das heute dem Parlament gegenüber viel unabhängiger dasteht, und vielleicht auch an die Krone. Wird es nun auch dem Oberhause gelingen, seinen Einfluß auf Kosten des Unterhauses zu vermehren?

—n.—



Geschichte und Bedeutung der Drago-Doktrin.

Von Kapitänleutnant Raven.

Einleitung.

Die Geschichte des amerikanischen Kontinents läßt seit Beginn des 19. Jahrhunderts als Grundgedanken die politische Isolierung gegenüber Europa deutlich in Erscheinung treten. Obwohl geographische Lage und Rassenunterschiede den Norden vom Süden trennen, drückt sich dieser Isolierungsgedanke in der Entwicklungsgeschichte des ganzen Kontinents in gleicher Weise aus. Dieser Wunsch, Europa aus der amerikanischen Politik nach Möglichkeit auszuschalten, ergab sich aus der Geschichte des 18. Jahrhunderts, wo der europäische Kolonialbesitz in Amerika beständig die Kabinettspolitik und die Kriege Europas in die neue Welt hinübergetragen hatte. Nachdem die nordamerikanische Union die englische Herrschaft abgeschüttelt und auch die romanischen Kolonien sich für ihre Unabhängigkeit erhoben hatten, war für diese Idee der Boden bereitet worden.

Die höheren kolonisatorischen Fähigkeiten der angelsächsischen Rasse und die ältere Unabhängigkeit der nordamerikanischen Union verschafften diesem Staate von vornherein eine politisch leitende Stellung in Amerika. Die auf Lossagung von europäischem Einfluß abzielende Politik des amerikanischen Kontinents fand daher seit Beginn des 19. Jahrhunderts ihren Ausgangspunkt in der Politik der nordamerikanischen Union.

Öffentlich verkündet wurde diese Idee zum ersten Male 1823 in der bekannten Dezemberbotschaft des Präsidenten Monroe: Die Union würde sich nicht in die europäische Politik einmischen; dafür sollte Europa nicht in Amerika intervenieren. Den gegenwärtigen kolonialen Besitzstand der europäischen Mächte in Amerika erkannten die Vereinigten Staaten an, alle weiteren Kolonisationsversuche in den bereits freigewordenen Gebieten des Kontinents, deren Unabhängigkeit sie anerkannten, würden sie jedoch als einen unfreundlichen Akt betrachten.

Diese Botschaft stellte also die romanischen Republiken in bezug auf europäische Kolonisationsversuche unter den Schutz der Union und fand in Südamerika lauten Widerhall.

Die Monroe-Doktrin ist seitdem das politische Evangelium aller amerikanischen Staatsmänner geworden und hat je nach den wechselnden politischen Bedürfnissen Amerikas eine verschiedenartige Auslegung erfahren. Ihre Aufrechterhaltung ist eine Frage der Macht, nicht des Rechts. Nicht als völkerrechtlicher Grundsatz, wohl aber als politische Tatsache ist sie in Europa anerkannt worden. Die Bedeutung der Monroe-Doktrin liegt nicht zuletzt auf wirtschaftlichem Gebiete, wie die Entwicklung Amerikas im vergangenen Jahrhundert beweist. Wirtschaftliche Gründe haben stets die Politik Amerikas geleitet, und diese sind es auch vorwiegend, die der neuesten politischen Lehre in Amerika den Impuls gegeben haben: der Drago-Doktrin.

Entstehung der Drago-Doktrin.

Politisch hatten die latino-amerikanischen Republiken in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihre Selbständigkeit erhalten, wirtschaftlich und finanziell blieben sie

abhängig von Europa. Diese Doppelstellung mußte Konflikte mit europäischen Mächten herbeiführen. Die äußere Veranlassung zur Proklamierung der Drago-Doktrin bot die bewaffnete Intervention Deutschlands, Englands und Italiens gegen Venezuela, um Schuldenansprüchen, die aus verschiedenen Ursachen entstanden waren, Anerkennung zu erzwingen. Am 29. Dezember 1902, als die vereinigten Streitkräfte der drei intervenierenden Mächte die venezolanischen Häfen blockierten, richtete der argentinische Minister des Äußeren, Dr. Luis Drago, eine Note an seinen diplomatischen Vertreter in Washington mit dem Ersuchen, sie dem dortigen Kabinett zu übermitteln, in der seine Regierung zu der Frage der zwangsweisen Schuldeneintreibung Stellung nahm.

Die Note führte folgendes aus*): „Der Kapitalist der sein Geld einem fremden Staate vorschießt, stellt die Hilfsquellen des Landes und etwaige Unsicherheiten der Rückzahlung schon bei Berechnung seines Risikos ein und macht demnach günstigere oder ungünstigere finanzielle Bedingungen. Eine der eigenartigen Bedingungen jeder Souveränität ist die, daß gegen den Staat keine Zwangsmaßregeln eingeleitet werden dürfen, weil diese Art der Schuldeneintreibung ihre Existenz in Frage stellen sowie die Unabhängigkeit und Aktionsfreiheit der betreffenden Regierung verschwinden lassen würde. Ein grundlegendes Prinzip des internationalen Rechts ist es, daß alle Staaten ohne Rücksicht auf ihre Stärke unter sich vollkommen gleiche Wesenseinheiten sind und wechselseitig dieselbe Rücksichtnahme und Achtung beanspruchen müssen. Über den tatsächlichen Betrag einer Schuld müssen die Gerichte der Länder oder ein Schiedsgericht entscheiden, deren Spruch auch für den Schuldnerstaat absolut bindend ist. Seiner Regierung muß es jedoch überlassen bleiben, die Art und die Fristen der Zahlung zu bestimmen. Diese selbst hat das größte Interesse an der Regelung der Dinge, da ihr Kredit und die nationale Ehre auf dem Spiele stehen. Die manu militari geschehende Eintreibung von Anleiheschulden ist gleichbedeutend mit territorialer Okkupation und Unterdrückung oder Unterwerfung der Regierungsgewalt. Dies widerspricht offen den Grundsätzen, die von den amerikanischen Nationen zu wiederholten Malen verkündet worden sind, und besonders der Monroe-Doktrin, die zu allen Zeiten von den Vereinigten Staaten so wirksam aufrecht erhalten und verteidigt worden ist und der die Republik Argentinien blindlings gefolgt ist. In letzter Zeit bemerkt man in Europa die Tendenz, Südamerika als Gebiet für künftige Kolonisation und Gebietserwerbungen zu betrachten. Die argentinische Republik möchte von einer Macht, die auch, wie z. B. die Vereinigten Staaten, das entsprechende Ansehen besitzt, den Grundsatz anerkannt wissen, daß die öffentliche Staatsschuld weder zu einer bewaffneten Intervention, noch zu einer Gebietsokkupation bei einem amerikanischen Staate von seiten einer europäischen Macht Veranlassung geben kann."

Drago geht also in seiner Note nur auf die Frage der Eintreibung von Anleiheschulden ein, während er die Frage von Entschädigungsansprüchen, die aus Rechtsverletzungen entstehen, unerörtert läßt. Es ist ohne weiteres ersichtlich, wie das Argument, daß zwangsweise Schuldeneintreibung gleichbedeutend mit territorialer Okkupation und Unterdrückung der Unabhängigkeit des Staates sei, darauf zuge-

*) Auszug aus: Drago, Cobro coercitivo de deudas publicas, und Revue Générale d. D. I. P., XIV, p. 252: Drago, Les emprunts d'Etat.

schnitten ist, um den venezolanischen Streitfall unter die Konsequenzen der Monroe-Doktrin zu stellen.

Der in der Note aufgestellte Grundsatz ist keineswegs neu, er geht auf die völkerrechtliche Theorie von Calvo zurück. M. Carlos Calvo war ein argentinischer Diplomat, der seine Republik bei den Regierungen in Berlin, Petersburg, Wien und Paris vertreten hat. In einem seiner Werke über internationales Recht*) stellt er folgende Theorie auf: „Nach strengem Völkerrecht rechtfertigen weder Schuldenansprüche noch die Verfolgung privater Rechtsansprüche die bewaffnete Intervention der Regierungen; und da die europäischen Mächte ständig diese Regel untereinander befolgen, so ist kein Grund vorhanden, weswegen sie sie nicht auch in ihren Beziehungen zu der neuen Welt befolgen sollten.“ Anderswo sagt er in demselben Werke: „Fremde, die sich in einem Lande niederlassen, haben denselben Anspruch auf Rechtsschutz wie die Einheimischen; aber sie sollten kein höheres Maß von Schutz beanspruchen. Geschieht ihnen Unrecht, so sollten sie darauf rechnen, daß die Regierung des Landes die Schuldigen verfolgt, und sie sollten nicht von dem Staat, dem die Urheber ihres Unrechts angehören, pekuniäre Entschädigungen verlangen“.

Diese völkerrechtliche Theorie wandte Drago auf die spezielle Frage der Eintreibung von Anleiheschulden anläßlich des Venezuelastreites an. Es ist übrigens interessant, daß er denselben Standpunkt schon zehn Jahre vorher vertreten hat.**) Damals verhandelte er als Legal Assessor of the State of Buenos Ayres vor dem Supreme Court von Argentinien und vertrat den Standpunkt, daß die verbündeten Provinzen nicht mit Beschlag zu legen wären für kontraktliche Schulden. Die Frage war damals wie heute für Argentinien von höchster Wichtigkeit mit Rücksicht auf die große Schuld, die seine Provinzen und nationalen Behörden in England kontrahiert hatten.

Auch schon weit früher hatten bedeutende Staatsmänner verschiedener Nationen zu der Frage Stellung genommen, ob es Pflicht der Regierungen sei, die Schuldeneintreibung ihrer Staatsbürger gegen fremde Staaten mit Zwangsmitteln zu unterstützen. Auf diese bei wiederholten Gelegenheiten geäußerten Ansichten wird weiter unten hingewiesen werden.

Weitere Entwicklung der Drago-Doktrin.

Für die Entwicklung der Drago-Doktrin von großer Bedeutung war die Stellungnahme der Vereinigten Staaten zu der Note vom 29. Dezember 1902, die Staatssekretär Hay am 17. Februar 1903 in folgender Weise formulierte:***) Ohne zu den in der argentinischen Note in geschickter Weise ausgeführten Lehren Stellung nehmen zu wollen, verweise ich auf die Botschaft des Präsidenten Roosevelt vom 3. Dezember 1901: „Wir garantieren keinem Staate Straflosigkeit für Verletzung seiner Pflichten anderen gegenüber, vorausgesetzt, daß hierdurch nicht eine territoriale Okkupation in Amerika durch eine nicht amerikanische Macht erfolgt“ — und auf die

*) Calvo: Le droit international théorique et pratique 1870, § 127.

**) „The Sun“ vom 14./IX. 1906.

***) Basdevant: L'action Anglo-Germano-Italienne contre le Vénézuela — Revue Générale, XI, S. 450.

Botschaft vom 2. Dezember 1902: „Die amerikanischen Staaten haben keine auswärtige Intervention zu fürchten, wenn sie die Ordnung im Innern aufrecht erhalten und den rechtmäßigen Verpflichtungen gegen fremde Staatsangehörigkeit nachkommen. Die Regierung der Vereinigten Staaten wird es stets mit Befriedigung betrachten, wenn zur Regelung der pekuniären Forderungen gegen einen Staat schiedsgerichtliche Hilfe in Anspruch genommen wird."

Diese Antwort befand sich im Einklang mit den Äußerungen, die die Regierung zu Washington den Vertretern der drei intervenierenden Mächte gegenüber getan hatte.

Trotz der ablehnenden Haltung der Vereinigten Staaten fand die Drago-Lehre in den südamerikanischen Staaten einen fruchtbaren Boden. Die panamerikanische Idee, der Zusammenschluß aller amerikanischen Staaten, war von Zeit zu Zeit in Amerika aufgelebt und hatte bereits zu zwei panamerikanischen Kongressen Anlaß gegeben, wo unter Leitung der Vereinigten Staaten über amerikanische Interessen verhandelt worden war. Die imperialistische Politik der Vereinigten Staaten, der auch die Monroe-Lehre hatte in den letzten Jahrzehnten angepaßt werden müssen, der Verdacht, daß die Union ihre Expansionsgelüste auch auf das romanische Amerika auszudehnen beabsichtigte, gaben dieser unionistischen Idee eine neue Richtung. Nicht mehr „Amerika den Nordamerikanern", sondern „Südamerika den Südamerikanern", war die Losung vieler südamerikanischer Staatsmänner; die Drago-Lehre, die in ihrer ursprünglichen Form gegen Europa gerichtet war, sollte gleichzeitig ein Gegengewicht gegen die Monroe-Doktrin werden, die die Unabhängigkeit des romanischen Amerikas bedrohte. Die wachsende wirtschaftliche Selbständigkeit der führenden südamerikanischen Staaten, wie Argentinien, bei anderen die Hoffnung unter dem Deckmantel der Drago-Lehre ihre dunklen Finanzoperationen fortführen zu können, verschafften ihr bei vielen südamerikanischen Staaten eine warme Aufnahme. Eine systematisch betriebene Preßpropaganda sorgte für Verbreitung. So konnte es Argentinien durchsetzen, daß die Drago-Doktrin auf den III. Panamerikanischen Kongreß gebracht wurde.

Die Drago-Doktrin auf dem III. Panamerikanischen Kongreß.

Der III. Panamerikanische Kongreß trat am 21. Juli 1906 in Rio de Janeiro zusammen und wurde von sämtlichen unabhängigen amerikanischen Staaten beschickt mit Ausnahme Venezuelas, das sich gekränkt fühlte, weil der Kongreß nicht, wie von seinem Präsidenten Castro vorgeschlagen war, in Caracas tagte. Die Vorberatungen zu dem Kongreß, die Aufstellung des Arbeitsprogramms, hatten in Washington stattgefunden. Hierbei war es schon zu heftigen Meinungsverschiedenheiten gekommen. Argentinien, unterstützt von einigen anderen südamerikanischen Staaten, wollte als Hauptpunkt die Drago-Doktrin auf das Programm gesetzt wissen und machte hiervon die Beschickung des Kongresses abhängig. Die Drago-Doktrin sollte als Leitsatz amerikanischer Politik auf dem panamerikanischen Kongresse proklamiert werden. Die Stellung der Vereinigten Staaten war schwierig. In der von Argentinien vorgebrachten Form konnten sie ihr nicht zustimmen, wenn sie sich in ihrer Expansionspolitik und ihren immer mehr wachsenden wirtschaftlichen Interessen in Mittel- und Südamerika nicht selbst die Hände binden wollten. Ferner hatten sie bereits in der Venezuela-

Angelegenheit und später in der finanziellen Auseinandersetzung mit San Domingo eine gegenteilige Ansicht geäußert. Anderseits hatten die Vereinigten Staaten ein hohes Interesse daran, gute Beziehungen zu den amerikanischen Kleinstaaten zu unterhalten und sich in ihnen willige und kaufkräftige Abnehmer ihrer Exporterzeugnisse zu sichern. Die Ansicht hatte in der Union immer mehr Platz gegriffen, daß der Ausfuhrhandel mit den südamerikanischen Staaten noch einer sehr bedeutenden Entwicklung fähig sei. Auch wollten sie keinesfalls die Angelegenheit im Gegensatz zu den europäischen Staaten entschieden wissen.

In der Frage der Drago-Lehre bedurfte es daher für die Vertreter der Vereinigten Staaten eines großen Aufwandes von Klugheit und Takt, um nicht das Zustandekommen des Kongresses in Frage zu stellen. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Frage wurde der Staatssekretär Elihu Root persönlich mit der Vertretung seiner Regierung in Rio de Janeiro beauftragt. Es ist hart gekämpft worden; schließlich gelang es aber dem geschickten Auftreten Roots, eine Einigung zu erzielen, und zwar im Sinne der Vereinigten Staaten. Unterstützung fand er hierbei durch die Vertreter Brasiliens, das sich, verleitet durch den politischen Ehrgeiz, mit Hilfe der Vereinigten Staaten in Südamerika die erste Rolle zu spielen, ganz in seine Gefolgschaft begeben hatte.*) Chile meinte, der Grundsatz sei unnötig, wenn jeder Staat seinen Vertragspflichten nachkäme, wie es Chile selber tue.**) Von einer Entscheidung des Kongresses über die Frage wurde Abstand genommen, diese sollte der II. Internationalen Friedenskonferenz im Haag überlassen bleiben. Das Endergebnis war eine Resolution, die von allen vertretenen Staaten unterzeichnet wurde:***)

„Allen auf dem panamerikanischen Kongreß vertretenen Regierungen zu empfehlen, die zweite Haager Friedenskonferenz zur Prüfung der Frage aufzufordern, ob überhaupt und bis zu welchem Grade gewaltsame Maßregeln bei Eintreibung von Schulden angewendet werden dürfen, sowie im allgemeinen über die Mittel zu beraten, Konflikte von rein pekuniärem Charakter zwischen Nationen zu vermeiden."

In dieser Form, die eine wesentliche Modifikation der ursprünglichen Drago-Lehre bedeutete, war es also der geschickten Diplomatie der Vereinigten Staaten gelungen, die Frage unter den amerikanischen Staaten zu einem befriedigenden Abschluß zu bringen, ohne an Ansehen bei den amerikanischen Republiken einzubüßen. Die an sich schon hohe Bedeutung des III. Panamerikanischen Kongresses erhielt durch die Frage der Drago-Doktrin eine besondere Betonung, die auch in Europa nicht unterschätzt wurde. Hatte man doch auf Grund eines Gesuches der amerikanischen Staaten die II. Haager Friedenskonferenz verschoben, um ihnen Zeit zu lassen, auf dem Kongreß in Rio de Janeiro ihre für die Friedenskonferenz bestimmten Angelegenheiten zu beraten.

Die Drago-Doktrin auf der II. Haager Friedenskonferenz.

Die II. Haager Friedenskonferenz, die vom 15. Juni bis 18. Oktober 1907 im Haag tagte, gewann an Bedeutung durch die Teilnahme sämtlicher amerikanischer

*) „Frankfurter Zeitung" vom 30./VIII. 06.
**) „Kölnische Zeitung" vom 19./IV. 06.
***) „The Sun" vom 24./IX. 06.



Staaten, während auf der I. Friedenskonferenz nur die Vereinigten Staaten eingeladen waren und als Vormacht Amerikas die Vertretung der amerikanischen Interessen allein übernommen hatten. Bei der II. Konferenz war die Drago-Frage in der oben angeführten Form mit auf das Programm gesetzt. Es blieb der Konferenz nun die schwierige Aufgabe vorbehalten, einen Ausgleich der Interessengegensätze zwischen Amerika und den europäischen Mächten herbeizuführen.*)

Am 2. Juli hinterlegte der amerikanische Delegierte, General Porter, in der I. Kommission (Friedensrechtkommission) einen Vorschlag, „betreffend die Beschränkung der Gewaltanwendung für die Deckung öffentlicher, aus Vertragsverhältnissen herrührender Schulden.“ Der Vorschlag ging dahin, daß Gewaltmaßregeln zur Eintreibung vertragsmäßiger Schulden gegenüber einem Staate seitens des anderen Staates, dessen Angehöriger der Gläubiger ist, nur dann gestattet sein sollen, wenn nach vergeblichem Versuch einer diplomatischen Beilegung der schuldnerische Staat die Unterwerfung der Frage unter ein Schiedsgericht verweigert oder eine dahingehende Aufforderung unbeantwortet läßt, oder wenn der schuldnerische Staat dem Schiedsurteile keine Folge gibt.

In der Sitzung der I. Unterkommission vom 16. Juli vertrat General Porter seinen Entwurf. Er führte aus, wie das Prinzip der Nichtintervention in finanziellen Angelegenheiten eine bedeutsame Erweiterung des Friedensrechtes begründe und namentlich auch für die nichtbeteiligten Staaten, deren Handel durch die Anwendung von Gewaltmaßregeln empfindlich litte, von Bedeutung sei. Die Annahme seines Antrages würde auch einer skrupellosen Spekulation das Handwerk legen, die nur zu oft die Verlegenheit schwacher Regierungen benutze, um in der Hoffnung auf spätere staatliche Unterstützung bei der Eintreibung mit ihnen wucherische Geschäfte abzuschließen. Auch für die Gläubigerstaaten bedeute der Antrag einen Vorteil, indem eine feste rechtliche Basis für diese Frage geschaffen würde und die Darleiher nur mehr die Gutgläubigkeit des leihenden Staates, seinen Nationalkredit und die Justiz der Lokalbehörden für ihre Operationen werden in Rechnung ziehen können.

Der Antrag gab in der Kommission Anlaß zu lebhaften Debatten, an denen sich in erster Linie die Vertreter der südamerikanischen Staaten beteiligten.

Argentinien machte dem Vorschlage den Vorwurf, daß durch ihn die Anwendung von Zwangsmaßregeln (nämlich bei Ablehnung der schiedsgerichtlichen Regelung) einen gewissen Rechtstitel erhalte.

Brasilien war gegen die Annahme des Vorschlages, da durch ihn Fälle der Schiedsgerichtsbarkeit obligatorisch unterworfen werden sollten, die die nationale Ehre und die Lebensinteressen des Staates aufs höchste berühren, während nach den allgemeinen Beratungen der Konferenz über die obligatorische Schiedsgerichtsbarkeit gerade diese Fälle ihr entzogen werden sollten.

Im Prüfungsausschuß einigte man sich jedoch bald über den Wortlaut einer Konvention, die dem Plenum vorgelegt werden sollte und nach dem Vorschlage Porters ausgearbeitet war. In der Plenarsitzung wurde sie mit 39 Stimmen bei 6 Stimmenthaltungen angenommen. Griechenland, Belgien, Rumänien, Schweden,

*) Fried: Die II. Haager Konferenz, ihre Arbeiten, ihre Ergebnisse und ihre Bedeutung. Leipzig 1908.

die Schweiz und Venezuela enthielten sich der Abstimmung, acht südamerikanische Staaten machten Vorbehalte.

Die Konvention hatte folgenden Wortlaut:*)

Artikel 1: Die Vertragsmächte sind übereingekommen, bei der Eintreibung von Vertragsschulden, die bei der Regierung eines Landes von der Regierung eines anderen Landes für deren Angehörige eingefordert werden, nicht zur Anwendung der Waffengewalt zu schreiten.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung, wenn der Schuldnerstaat ein Anerbieten schiedsgerichtlicher Erledigung ablehnt oder unbeantwortet läßt oder im Falle der Annahme den Abschluß des Schiedsvertrages vereitelt oder nach dem Schiedsverfahren dem Schiedsspruche nicht nachkommt.

Artikel 2 (Auszug): Die Schiedssprechung soll sich nach den Bestimmungen des Titel IV, Kapitel 3 des neuen Haager Schiedsabkommens regeln. In Ermangelung besonderer Abreden der Parteien entscheidet der Schiedsspruch über den Grund des Anspruchs, über die Höhe der Schuld, sowie über Zeit und Art der Zahlung.

Artikel 3 (Auszug): Dieses Abkommen soll möglichst bald ratifiziert, die Ratifikationsurkunden sollen im Haag hinterlegt werden.

Artikel 4 (Auszug): Die Mächte, die nicht unterzeichnet haben, können diesem Abkommen später beitreten.

Artikel 5 (Auszug): Dieses Abkommen wird wirksam 60 Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden.

Artikel 6 (Auszug): Eine Kündigung dieses Vertrages soll nur in Ansehung der Macht wirksam sein, die sie erklärt hat und erst ein Jahr nachdem die Erklärung bei der Regierung der Niederlande eingegangen ist.

Endlich darf eine Konvention der Haager Konferenz über die Gebräuche des Landkrieges als eine Erweiterung der Drago-Doktrin nicht unerwähnt bleiben. Unter Artikel 23a wird bestimmt, daß Rechte und Forderungen von Angehörigen der Gegenpartei oder ihre Klagbarkeit durch den Krieg nicht aufgehoben werden dürfen.

Mit diesem Abkommen hatte die Drago-Doktrin einen entschiedenen Sieg erfochten. Nicht als Leitsatz amerikanischer Politik, sondern als völkerrechtlicher Grundsatz ist sie auf der II. Haager Konferenz anerkannt worden und bedeutet damit einen großen Schritt zur Erweiterung des Friedensrechtes und zur Vermeidung internationaler Konflikte.

Die völkerrechtliche Bedeutung der Drago-Doktrin.

Die finanziellen Verbindlichkeiten eines Staates können je nach ihrer Entstehung verschiedener Art sein. Vom rechtlichen Standpunkte aus muß man sie in zwei große Gruppen scheiden:

1. Deliktschulden, d. h. Ersatzansprüche, die durch Rechtsverletzungen eines Staates entweder direkt gegen einen anderen Staat (z. B. Zerstörung von Handelsschiffen) oder dessen Angehörige entstanden sind. Die letztere Art hat eine große Rolle gespielt in den vielen Bürgerkriegen und Aufständen der südamerikanischen Republiken, wo infolge der ungeordneten Rechtszustände rechtswidrige Verhaftungen

*) Weißbuch des Deutschen Reichs über die II. Haager Konferenz, Anlage 4.

von fremden Staatsangehörigen, Zerstörung ihres Eigentums, illegaler Steuerzwang und unrechtmäßige Auferlegung von Kriegskontributionen den Anlaß zu diplomatischen Konflikten mit fremden Mächten gaben.

2. Vertragsschulden, d. h. solche, die aus Verträgen mit Privatpersonen herrühren.

Während für die Deliktschulden das moderne Völkerrecht eine Intervention allgemein als berechtigt anerkennt, gehen die Meinungen in bezug auf die Vertragsschulden vielfach auseinander. Dragos Note vom 29. Dezember 1902 und die Konvention der Haager Konferenz über die Drago-Doktrin haben lediglich die Vertragsschulden zum Gegenstand. Auf ihre rechtliche Stellung soll daher näher eingegangen werden.

Drago macht in seiner Note einen Unterschied zwischen einfachen privatrechtlichen Verträgen, die ein Staat mit Privatpersonen eingeht (wie z. B. Bau von Eisenbahnen oder öffentlichen Anstalten) und der öffentlichen Staatsanleihe und führt dies in einem Artikel der „Revue générale de Droit International Publique"*) näher aus:

Im ersteren Falle handelt der Staat als Privatperson, er begibt sich seines Rechts als souveräner Staat und unterwirft sich der nationalen Gesetzgebung. Die Staatsanleihe dagegen wird zugunsten der Souveränität des Staates ausgeschrieben, wie das Geld. Für ihr Zustandekommen bedarf es eines gesetzgeberischen Aktes; sie stellt nicht eine Verpflichtung einer bestimmten Person gegenüber dar. Da er die Anleihe durch einen Souveränitätsakt aufgenommen hat, kann er auch durch einen Souveränitätsakt, wenn es die Umstände erfordern, seine Verbindlichkeiten aufheben. Es gibt daher keine Zwangsmittel, um gegen den Staat vorzugehen, da seine Souveränität im Spiele ist. Und wenn daher fremde Mächte zur Unterstützung ihrer Staatsangehörigen, die Inhaber von Anteilscheinen einer fremden Staatsanleihe sind, mit Gewaltmitteln gegen diesen Staat vorgehen, so rühren sie an seiner Unabhängigkeit. Die Souveränität des Gläubigerstaates befindet sich der Souveränität des Schuldnerstaates gegenüber.

Diese Unterscheidung der Verbindlichkeiten des Staates in gewöhnliche Verträge und in Anleiheverträge, die seine Souveränität berühren, erscheint anfechtbar und wird vielfach widerlegt.**) Jede Handlung des Staates, bei der es sich um seine Staatsinteressen handelt, berührt seine Souveränität, welcher Art auch die juristische Natur dieser Handlung sein mag. Dies muß in gleichem Maße Anwendung finden auf die Verträge des Staates mit eigenen und mit fremden Staatsangehörigen.

Eine eingehende Untersuchung über die etwas komplizierte juristische Natur der öffentlichen Staatsanleihen anzustellen kann nicht im Rahmen dieser Arbeit liegen. Die Ansichten der Staatsrechtslehrer weichen vielfach voneinander ab. Es sind in der Hauptsache drei Ansichten vertreten.

*) „Revue générale", XIV., S. 251: Drago, Les emprunts d'Etat et leurs rapports avec la politique internationale.

**) Vgl. „Revue générale", XIV, S. 425: H. A. Moulin: La Doctrine de Drago.

1. Die Staatsanleihe ist ein Kontrakt, durch den sich der Staat den Inhabern von Anleihen gegenüber verpflichtet, als wenn er eine Privatperson wäre.*)

2. Sie ist eine Staatsaktion, Souveränitätsakt, deren juristische Folgen dem Gutbefinden des souveränen Staates überlassen bleiben.**)

3. Sie ist ein Kontrakt, durch den sich der Staat den Anteilhabern verpflichtet; aber sie bleibt ein Staatskontrakt, und der Staat kann ihre Tilgung so regeln, wie es das öffentliche Interesse erfordert.***) Diese letzte Auffassung, die den Mittelweg wählt, ist die am meisten vertretene. Das Verhältnis, in das ein Staat durch die Aufnahme einer Staatsanleihe zu seinen Gläubigern tritt, bleibt ein privatrechtliches. Kommt er seinen Verpflichtungen nicht nach, so verletzt er private Rechte, nicht das öffentliche Recht (Staats- bzw. Verfassungsrecht).†)

Es ist ziemlich unbestritten, daß ein Staat seinen inländischen Gläubigern gegenüber das Recht hat, auf gesetzlichem Wege seine Verbindlichkeiten zu regeln oder, wenn sein Fortbestand oder vitale Interessen auf dem Spiele stehen, diese Verbindlichkeiten zu lösen oder einzuschränken, was gleichbedeutend mit der Erklärung des Staatsbankerottes ist. Unter Staatsbankerott wird derjenige Zustand verstanden, in welchem der Staat unter Mißachtung der Rechte seiner Gläubiger mit oder ohne ausdrückliche Erklärung seinen Verbindlichkeiten als Schuldner gar nicht oder nur unvollkommen nachkommt. Man unterscheidet die formelle Gestalt, auch Repudiation genannt, wo eine diesbezügliche formelle Erklärung vorangeht und die verschleierte (latente) Form.††) Der Staatsbankerott bleibt in jedem Falle eine Verletzung des Privatrechts der Gläubiger, er rechtfertigt sich aber durch die Verpflichtung des Staates, für das Wohl der ganzen Nation zu sorgen, dem in diesem Falle die Interessen Einzelner untergeordnet werden müssen, wenn dadurch der Staat als Ganzes gerettet wird. In konstitutionellen Staaten ist zudem die Mitwirkung der Volksvertretung erforderlich, da die Erklärung des Staatsbankerotts oder die gleiche Wirkung erzielenden finanziellen Maßnahmen der Regierung meist auf gesetzgeberischem Wege erfolgen. Inländischen Gläubigern gegenüber kann also der Staat ihnen rechtlich zugestandene Forderungen kraft eines Gesetzes wieder entziehen.

Dies trifft bei fremden Staatsgläubigern nicht zu, da sie der gesetzgebenden Gewalt des schuldenden Staates nicht unterworfen sind. Ihnen gegenüber bleibt also eine Änderung der Schuldverbindlichkeiten nicht nur tatsächlich, sondern auch formell eine Rechtsverletzung.†††)

Wie gestaltet sich nun völkerrechtlich die Stellung zwischen einem Schuldnerstaat und seinen fremden Gläubigern?

Tatsächlich sind ausländische Staatsgläubiger durch kein Gesetz gegen bankerottierende Staaten geschützt. Die Gerichte des eigenen Landes können nicht zuständig

*) v. Daehne van Varich: Le droit financier international devant la Conférence de la Haye ('s'Gravenhage 1907), S. 14.

**) de Bar: Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, I, S. 66.

***) Moulin o. c. S. 426.

†) Vgl. Pflug: Staatsbankerott und internationales Recht.

††) Laband: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 6, S. 954.

†††) Pflug o. c. S. 13.

sein, da sie nicht imstande sind, einen Prozeß mit einem fremden Staate zu führen, und ihnen auch die Möglichkeit fehlt, eine Urteilsvollstreckung zu erzwingen. Die Gerichte des Schuldnerstaates, selbst wenn man ihnen Unparteilichkeit zubilligen wollte, haben ebenfalls kein Mittel, eine Urteilsvollstreckung gegen ihren eigenen Staat zu erzwingen. Soweit wären also die ausländischen Gläubiger den inländischen gleichgestellt.

Eine Ausnahmestellung genießen die ersteren jedoch dadurch, daß ihnen gegenüber eine völkerrechtliche Verantwortlichkeit des Schuldnerstaates besteht.*) Fraglos haben fremde Staatsangehörige nach allgemeinem internationalem Rechtsgrundsatz nicht mehr Anspruch auf Rechtsschutz als die eigenen Staatsangehörigen, und dieser Grundsatz muß auch bei der Untersuchung dieser Frage anerkannt bleiben. Aber da, wo diese Gleichstellung der Interessen von fremden Staatsangehörigen und eigenen nicht beobachtet wird, macht sich der Staat völkerrechtlich verantwortlich. Ein Staatsbankerott, bei dem sowohl inländische wie ausländische Gläubiger in ihren Rechten geschädigt werden, charakterisiert sich also nicht in jedem Falle als eine Verletzung des internationalen Rechts; nämlich dann nicht, wenn dieser Akt eine Lebensfrage für den Staat ist, wenn sein Fortbestand davon abhängt und wenn die Interessen der inländischen und ausländischen Gläubiger in gleicher Weise berücksichtigt werden. Anders liegt es, wenn diese Voraussetzungen nicht zutreffen.

Eine solche Verletzung liegt fraglos vor, wenn es ein Staat ablehnt, mit seinen fremden Gläubigern in Unterhandlung zu treten, um die Schuldenfrage zu regeln und selbstherrlich eine ungleiche Behandlung der inländischen und ausländischen Gläubiger dekretiert. Die inländischen Gläubiger können in jedem Falle, wenigstens in konstitutionellen Staaten, ihre Interessen bei dem Zustandekommen des Gesetzes, das die Änderungen der Schuldverbindlichkeiten ihres Staates regelt, vertreten. In beschränktem Maße muß auch den ausländischen Gläubigern eine Mitwirkung an der Regelung der Schuldenfrage zugestanden werden, soweit dadurch nicht wesentliche Staatsinteressen verletzt werden. Wenn man auch zugibt, daß eine direkte Verpflichtung nicht besteht, mit ihnen eine Konvention abzuschließen, so kann der Staat sich doch nicht weigern, sie über die finanzielle Lage auf dem laufenden zu halten und sich in Unterhandlungen mit ihnen einzulassen, ohne daß er sich dabei auf eine regelrechte Untersuchung seiner finanziellen Lage oder die Errichtung einer Kontrolle über seine Finanzen einzulassen braucht. Wenn bei bankerotten Staaten scharfe Proteste des Auslandes laut wurden, so waren sie tatsächlich immer gegen die ungleiche Art gerichtet, mit der sie die Interessen ihrer Gläubiger durch eigene rücksichtslose Regierungsakte regelten.**)

Eine Völkerrechtsverletzung liegt weiter vor, wenn ein Staat willkürlich, ohne durch seine Staatsinteressen und die politischen Umstände dazu gezwungen zu sein, die Tilgung seiner Schuld aufhebt. Durch den Kontrakt, den er mit seinen Gläubigern eingegangen ist, hat er die Verpflichtung übernommen, seinen Verbindlichkeiten nachzukommen, solange es ihm möglich ist. Hierzu muß er seine Staatsgewalt und seine Souveränität gebrauchen. Mißbraucht er seine Souveränität, indem er ohne zwin-

*) Moulin o. c. S. 435.

**) Collas: Der Staatsbankerott und seine Abwicklung.

gende Notwendigkeit seine Schuldverbindlichkeiten aufhebt, so macht er sich einer Völkerrechtsverletzung schuldig, wenigstens den fremden Gläubigern gegenüber.*)

Der von **Drago** in seiner Note vom 29. Dezember 1902 aufgestellte Grundsatz, daß die Maßnahmen, die ein Staat zur Regelung seiner auswärtigen Schuld ergreift, Souveränitätsakte seien und aus diesem Grunde frei von jeder völkerrechtlichen Verantwortlichkeit sein müßten, kann daher in diesem allgemeinen Umfange nicht anerkannt werden.

Aus dem obigen geht hervor, daß die rechtliche Stellung der fremden Staatsgläubiger bei einem Staatsbankerott verschiedener Art sein kann und daß in jedem Falle ihre Forderungen einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen sind.

Welche Mittel haben nun die fremden Gläubiger, um ihre rechtlichen Forderungen durchzusetzen?

Da den fremden Staatsgläubigern weder vor den Gerichten des eigenen noch des Schuldnerstaates die Möglichkeit gegeben ist, ihre Forderungen durchzusetzen, bleibt ihnen nur der Weg offen, ihre eigene Regierung um Vermittlung anzurufen. Es wirft sich daher die Frage auf: Wann und wieweit ist eine diplomatische Einmischung der Regierung bei einem fremden Staate in dieser Frage berechtigt?

Es wird ohne weiteres zugegeben werden müssen, daß es Recht und Pflicht eines Staates ist, seine Angehörigen gegen Rechtsverletzungen fremder Staaten zu schützen. Hieraus folgt aber auch das Recht der Staaten zu diplomatischen Vorstellungen, wenn bei einem Staatsbankerott Verletzungen des Rechts ihrer Angehörigen vorliegen. Dies ist der viel umstrittene Punkt der Drago-Doktrin. Wenn die Forderungen europäischer Mächte gegen südamerikanische Staaten so laute Proteste hervorgerufen haben, so lag dies mit daran, daß diese Forderungen ihrer Staatsangehörigen häufig übertrieben waren und ihre Rechtmäßigkeit nicht genügend geprüft war. Auch handelte es sich häufig um solche Personen, deren Nationalität zweifelhaft war, oder die ihre Nationalität gewechselt hatten, um unter dem Schutze einer europäischen Macht ihre Forderungen durchzusetzen. In einem solchen Falle kann unmöglich eine Verpflichtung des Staates zum Schutze solcher Angehörigen vorliegen, und die Einmischung verliert ihre Berechtigung. Bei Staatsanleihen, die häufig schnell von einer Hand in die andere wandern, wechselt daher auch die Nationalität der Gläubiger häufig. Eine Berechtigung zur Einmischung liegt ferner nicht vor, wie schon oben angedeutet, wenn der Staatsbankerott durch politische oder finanzielle Notwendigkeiten hervorgerufen ist und die Interessen der fremden Gläubiger nicht geringer berücksichtigt werden, als die der inländischen. Häufig ist auch die Geldnot schwacher Staaten von skrupellosen Kapitalisten oder Banken ausgenutzt worden, um mit ihnen wucherische Geschäfte zu machen, indem sie später auf den Schutz ihrer Regierungen hofften.

Wenn also das Recht zur Einmischung im Prinzip zugestanden werden muß, so hat doch in jedem Falle eine eingehende und unparteiische Prüfung der Forderungen auf ihre Rechtmäßigkeit durch die intervenierende Regierung voraufzugehen. Als Interventionen im eigentlichen Sinne kann man derartige Maßnahmen eines Staates

*) **Moulin** o. c. S. 439.



auch kaum bezeichnen; sie charakterisieren sich vielmehr als ein Akt der Selbsthilfe. Schon aus diesem Grunde ist der Versuch Dragos, seine Lehre unter die Konsequenzen der Monroe-Doktrin zu stellen, die ja zudem keineswegs als ein völkerrechtlicher Grundsatz anerkannt ist, vom Standpunkte des internationalen Rechts aus belanglos. Daß derartige diplomatische Interventionen nach ergebnislos verlaufenen Vorstellungen auch mit Waffengewalt durchgeführt werden können, ist eine logische Folgerung. Zwischen diplomatischen Protesten und der Anwendung von Gewalt besteht jedoch noch ein sehr breiter Raum für wirksames Handeln. Zunächst kann der Gläubigerstaat dem böswilligen Schuldnerstaate mit dem Abbruch aller diplomatischen Beziehungen drohen, ferner mit der Aufhebung des Handelsvertrages, mit der Ausweisung der Angehörigen des Schuldnerstaates, ohne indessen deren Vermögen antasten zu dürfen, mit einer Boykottierung des Schuldnerstaates im Schiffahrtsverkehr. Allein alle diese Maßnahmen sind zweischneidig, sie schädigen ebensosehr die Interessen des Gläubigerstaates wie die des fremden Schuldnerstaates; sie versprechen überdies wenig Wirkung, wenigstens solange sie nur von einem einzigen Staat ausgehen. Soll ihr Erfolg gesichert sein, so müßten sie von mehreren Großmächten vereinbart und durchgeführt werden, so daß der betreffende Schuldnerstaat von dem internationalen Verkehr ausgeschlossen und in eine Art internationalen Boykott versetzt werden würde, den er auf die Dauer nicht ertragen kann. Zu einer solchen Gemeinsamkeit des Handelns ist es zwischen den Mächten nicht immer gekommen, weil die finanziellen, vor allem aber die politischen Interessen der Gläubigerstaaten einander vielfach zuwiderliefen und weil diese Gegensätze von dem Schuldnerstaate nach Kräften verschärft und ausgenutzt wurden. Nur zu oft bilden die Interessengegensätze der Mächte den wirksamsten Schutz der bankerottierenden Staaten.

In derartigen diplomatischen Interventionen liegt jedoch fraglos eine große Gefahr für die schwachen Staaten. Häufig genug ist die finanzielle Notlage solcher Staaten dazu benutzt worden, um ihre Unabhängigkeit vorübergehend oder dauernd zu beseitigen. Die Geschichte Ägyptens am Ende des 19. Jahrhunderts bietet dafür ein klassisches Beispiel.

Die Drago-Doktrin wirft daher eine völkerrechtliche Frage von großer Bedeutung auf, und es ist im Interesse der Erhaltung des Friedens zu begrüßen, daß diese Frage auf der II. Haager Konferenz eine Lösung gefunden hat. Die Streitigkeiten, die aus kontraktlichen Verbindlichkeiten von Staaten mit fremden Staatsangehörigen entstehen, scheinen besonders geeignet für eine schiedsgerichtliche Erledigung zu sein, da sie doch meist rein juristischer Natur sind. Wenn daher nach Artikel 1 der Haager Konvention das obligatorische Schiedsgericht für die Erledigung solcher Streitigkeiten vorgesehen ist, so ist damit den Interessen sowohl des Schuldnerstaates wie des Gläubigerstaates gedient. Denn einerseits wird durch das Abkommen der Anwendung von Waffengewalt zur Durchführung unberechtigter Forderungen in wirksamer Weise vorgebeugt; anderseits läßt das Abkommen volle Freiheit des Handelns gegenüber dem böswilligen Schuldnerstaate, der eine friedliche Erledigung auf dem Wege der Schiedssprechung verweigert oder vereitelt.

In der Wissenschaft gehen die Ansichten über die Rechtmäßigkeit einer bewaffneten Intervention zum Zwecke der Eintreibung von Vertragsschulden eines Staates

mit Privaten vielfach auseinander. Calvo richtete 1903 eine diesbezügliche Rundfrage an die bedeutendsten Völkerrechtslehrer. Die in den Antworten vertretenen Ansichten mögen in folgendem kurz zitiert werden:*)

Die Ansicht, daß die Anwendung von Waffengewalt bei der Eintreibung von Vertragsschulden in keinem Falle gerechtfertigt sei, vertreten: Die Franzosen Passy und Weiß, der Spanier Manuel Torres Campos, der Schwede Olivecrona. Den entgegengesetzten Standpunkt vertreten: Die Engländer Westlake und Holland und der Amerikaner Francis Charnies.

Feraud Giraud ist im Prinzip gegen die Anwendung von Waffengewalt, will jedoch in besonderen Fällen gegen böswillige Schuldnerstaaten Ausnahmen gelten lassen.

Fiore erkennt eine bewaffnete Intervention in den Fällen als berechtigt an, wo ein Schuldnerstaat bei der Schuldenregelung ausländischen Gläubigern gegenüber seine völkerrechtlichen Pflichten verletzt.

III. Teil: Die politische und wirtschaftliche Bedeutung der Drago-Doktrin.

In der Politik fing die Frage an, eine Rolle zu spielen, als die wirtschaftlichen Beziehungen der Staaten untereinander im letzten Jahrhundert einen so bedeutenden Aufschwung nahmen. Lange bevor Drago seine Note an das Kabinett in Washington richtete, haben Staatsmänner verschiedener Mächte den Standpunkt ihrer Regierungen zum Ausdruck gebracht. Meist waren es jedoch nicht die Schulden eines Staates allein, die das Vorgehen der Mächte beeinflußten; ihre Stellungnahme war abhängig von den jeweiligen politischen Zielen, die sie verfolgten. Es ist nicht wahrscheinlich, daß ein Staat zur Waffengewalt greift, lediglich um die Schulden seiner Staatsangehörigen einzutreiben. Die Kosten eines solchen Unternehmens würden in keinem Verhältnis stehen zu dem Gewinn. Meist haben daher noch andere politische Ziele das Vorgehen der Regierungen bestimmt.

Die ungeordneten Rechtszustände der neu entstandenen amerikanischen Republiken, die häufigen Bürgerkriege und Verfassungsänderungen mußten diese wirtschaftlich noch unselbständigen Staaten häufig in schwere finanzielle Bedrängnis bringen. Hier hat die Schuldenfrage daher des öfteren eine große Rolle gespielt. Für die politische Bedeutung ist daher die Stellung der amerikanischen Vormacht, der nordamerikanischen Union, zu dieser Frage von besonderer Wichtigkeit.

Der in der Drago-Doktrin vertretene Grundsatz wurde bereits vor mehr als einem Jahrhundert von dem amerikanischen Staatsmann Alexander Hamilton vertreten.**) Präsident Jackson bejahte im Jahre 1835 die Verpflichtung der Regierung, die Ansprüche ihrer Bürger zu unterstützen und sie selbst bis zum Kriege zu verfolgen. Indes der amerikanische Staatsmann Albert Gallatin erklärte im selben Jahre einen solchen Grundsatz für unhaltbar. Im Jahre 1856 legte der Staatssekretär William Marcy folgende Erklärung nieder:***) „Die Regierung der Vereinigten Staaten hält sich nicht zur Intervention verpflichtet, um die Erfüllung von Vertragsschulden zwischen

*) Revue de droit international et de législation comparée 1903, S. 597 bis 623.

**) „Times" vom 25. Juli 1906.

***) „Times" vom 25. Juli 1906.



ihren Bürgern und fremden Staaten sicherzustellen, da die finanzielle Lage und die Gutgläubigkeit fremder Staaten bei Abschluß solcher Verträge untersucht und das Risiko dabei in Rechnung gesetzt wird."

Große Bedeutung gewann die Frage, als im Jahre 1861 die mexikanische Regierung sich weigerte, ihren ausländischen Schuldverbindlichkeiten nachzukommen, und England, Frankreich und Spanien sich zur Erzwingung ihrer Forderungen mit Waffengewalt zusammenschlossen. Auf eine Aufforderung der drei Mächte an die Nordamerikanische Union zum Beitritt antwortete der Staatssekretär Seward*): „Der Präsident fühlt sich nicht in der Lage, die Frage aufzuwerfen, ob die drei Mächte das unbestrittene Recht haben, selbst über die Rechtmäßigkeit ihrer Beschwerden zu entscheiden und für ihre Abstellung zum Kriege mit Mexiko zu schreiten, und ob sie das Recht haben, diesen Krieg getrennt oder vereint aufzunehmen."

Die innerpolitische Lage in den Vereinigten Staaten, der Ausbruch des Bürgerkrieges, banden der Regierung die Hände und ermöglichten ihr nicht, den drei Mächten gegenüber ihren Standpunkt mit Nachdruck zu vertreten. Der Ausgang des mexikanischen Unternehmens beweist aber, daß die Vereinigten Staaten keinesfalls gewillt waren, einer europäischen Macht zu erlauben, ihre finanziellen Forderungen gegen amerikanische Staaten zur Gründung eines politischen Abhängigkeitsverhältnisses in Amerika auszunutzen. Diesen Standpunkt vertraten sie 1865, als sie den südstaatlichen Aufstand unterdrückt hatten, mit aller Energie und brachten dadurch das mexikanische Unternehmen zum Scheitern.

Der Staatssekretär Fish erklärte indessen 1875,**) „daß, wenn ein Staat, nachdem er einen Streit über Schulden und andere Rechtsansprüche von Privatpersonen einem Schiedsgerichte zum Austragen überwiesen hätte und sich weigerte, nach erfolgtem Urteil die Summe zu zahlen, an Kredit verliere und den anderen Mächten keine Wahl lasse, als die Beziehungen zu ihm abzubrechen oder letzten Endes zu den Waffen zu greifen."

Als England 1883 gegen Venezuela zur Durchsetzung seiner Forderungen einschritt, ließ der Staatssekretär Freylinghusen durch den amerikanischen Botschafter der englischen Regierung die Erklärung zugehen***): „Die Vereinigten Staaten können nur mit großer Besorgnis den Versuch einer fremden Regierung wahrnehmen, die Zahlung reiner Vertragsschulden, die ein südamerikanischer Staat Untertanen jener Regierung zu leisten verpflichtet ist, mit Gewalt zu erzwingen."

Anläßlich des Vorgehens der drei Mächte England, Deutschland und Italien gegen Venezuela 1902 erklärte der Staatssekretär Hay auf eine vorherige Anfrage der Mächte bei der Regierung der Vereinigten Staaten: †)

„Obgleich die Vereinigten Staaten es bedauern, daß europäische Mächte Gewaltmaßregeln gegen zentral- und südamerikanische Staaten anwenden, könnten sie doch keine Einwände dagegen erheben, daß die Mächte Schritte unternehmen, um Genugtuung für

*) „The North American Review", 5. Oktober 1906. Scott: International Law and the Drago-Doctrin.

**) „The Times" vom 25. Juli 1906.

***) „The Times" vom 25. Juli 1906.

†) Blue book respecting the affairs of Venezuela, Nr. 138.

die unrechtmäßige Behandlung ihrer Angehörigen zu erhalten, vorausgesetzt, daß dabei keine Gebietserwerbungen beabsichtigt sind."

Hiermit im Einklang stand die Antwort, die Dragos Note in Washington erhielt, daß die Monroe-Doktrin die romanischen Republiken nur vor einer endgültigen Okkupation schütze.

Die politische Stellung der Vereinigten Staaten zu dieser Frage erscheint auf den ersten Blick inkonsequent. Die offiziellen Erklärungen der leitenden Staatsmänner widersprechen einander zum Teil. Indessen lassen sich bei näherer Untersuchung doch zwei bis zu gewissem Grade gegensätzliche Ziele deutlich erkennen. Einerseits und hauptsächlich ist es die Furcht vor europäischen Interventionen und Gebietserwerbungen in Amerika auf Grund von finanziellen Forderungen gegen das an Europa stark verschuldete romanische Amerika, die die Monroe-Doktrin als Schutz für die romanischen Republiken gegen die europäischen Mächte betonen läßt. Diese schließt aber nach der neuesten Auslegung nur eine dauernde Gebietsokkupation aus. Wie die Regierung der Union schon in früheren Fällen erklärt hatte, so erklärte Präsident Roosevelt, daß zahlungsunwillige Staaten sich nicht hinter der Monroe-Doktrin verstecken dürften, um sich ihren Verpflichtungen zu entziehen. Trotzdem werden die europäischen Mächte durch die Monroe-Doktrin in eigenen Exekutionsmaßregeln behindert. Denn wenn auch nach der offiziellen Auslegung Präsident Roosevelts eine vorübergehende Gebietsbesetzung nicht direkt im Widerspruch zu der Doktrin steht, so ist die öffentliche Meinung in der Union doch geneigt, der Doktrin diese erweiterte Auslegung zu geben, und es könnte kaum überraschen, wenn die amtliche Politik der Union in Zukunft auch eine vorübergehende Okkupation verhindern wollte. Dieser Besorgnis gab auch Präsident Roosevelt in seiner Botschaft an den Senat vom 15. Februar 1905 Ausdruck.*)

„Wir können uns möglicherweise in einem gegebenen Augenblicke vor eine außerordentlich unangenehme Alternative versetzt sehen. Einerseits wird dieses Land sicherlich nicht den Krieg erklären wollen, um eine fremde Regierung zu verhindern, sich ihre rechtmäßigen Schulden bezahlen zu lassen; anderseits ist es nicht ratsam, einer fremden Regierung zu erlauben, daß sie selbst nur vorübergehend von den Zolleinkünften einer amerikanischen Republik Besitz ergreift, um sie zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu zwingen. Das einzige Mittel, um aus diesem Dilemma herauszukommen, wäre, daß wir Arrangements treffen usw."

Die Union ist in den letzten Jahren immer mehr bestrebt gewesen, ihre hegemoniale Stellung in Amerika zu betonen. Die Konsequenz dieser Sachlage scheint darauf hinzudeuten, daß dann die Union es übernehmen müßte, dem verletzten Recht Genüge zu schaffen und selbst die Exekution gegen zahlungsunwillige amerikanische Staaten zu übernehmen. Den Vereinigten Staaten würde dann die Rolle eines Polizeistaates in Amerika zufallen. Damit könnte Europa wohl zufrieden sein. Aber diese Konsequenz würde der Union Verpflichtungen auferlegen, die ihre Beziehungen zu Südamerika schädigen könnten. Zweifellos stände diese Konsequenz der Monroe-Doktrin in schneidendem Widerspruch zur Drago-Doktrin, denn sie würde die Freiheit, Unabhängigkeit

*) Annual Register, 1903, S. 495, und „Revue générale" vom 7. XIV., Seite 282.

und Souveränität der Republiken ebenso gefährden, wie eine direkte europäische Intervention. Die guten Beziehungen der Vereinigten Staaten zu Südamerika mußten aber umsomehr das politische Ziel werden, je mehr ihre Entwicklung zum Industriestaat in den letzten Jahrzehnten vorwärts schritt und je schärfer sie auf dem südamerikanischen Absatzmarkt mit Europa in Konkurrenz treten wollten. Diese Entwicklung wies aber auch gleichzeitig darauf hin, daß sie sich nicht durch eine Erklärung zugunsten der Drago-Doktrin in ihren sich immer steigernden Forderungen gegen Südamerika selbst die Hände binden konnten, und dies ist das zweite der oben angedeuteten Ziele. Das überschießende amerikanische Kapital versucht sich in Südamerika neue Anlagegebiete zu erwerben, dazu bedarf es aber des Schutzes der Regierung, und dieser Gesichtspunkt ließ bei Behandlung der Drago-Doktrin eine gewisse Reserve angebracht erscheinen.

Stellungnahme Englands zur Frage der gewaltsamen Schuldeneintreibung.

Von besonderem Interesse ist die Stellungnahme Englands, als des bedeutendsten Gläubigerstaates der Welt, zu dieser Frage. Als sich die spanischen und portugiesischen Kolonien in Südamerika vom Mutterlande losrissen, bedurften sie europäischen Kapitals, um sich finanziell auf eigene Füße zu stellen. Ganz Südamerika ist von England finanziert worden. Von Brasilien wird noch heute mit einiger Übertreibung gesagt, daß es in den Händen der englischen Rothschilds sei. Diese finanzielle Abhängigkeit von England und damit verbunden die Beherrschung des Handels mit Südamerika waren das Hauptziel Englands gewesen, als es die politische Unabhängigkeit der südamerikanischen Republiken anerkannte.

Bemerkenswert sind die Grundsätze, die Lord Palmerston im Jahre 1847 im englischen Parlament anläßlich der Schuldforderungen, die englische Staatsangehörige gegen die spanische Regierung erhoben hatten, niederlegte:*) „Dies ist eine Frage der Nützlichkeit und nicht des internationalen Rechts; daher mag sich keine fremde Nation, die britischen Untertanen Unrecht getan hat, durch den falschen Glauben täuschen, daß das britische Volk oder das britische Parlament bei solchem Unrecht ruhig bleiben werde.“

Im Jahre 1848 führte derselbe Staatsmann in einer Zirkularnote an die Vertreter der britischen Regierung bei den fremden Mächten aus:

„Die britische Regierung hat es bisher für die nützlichste Politik gehalten, bei Klagen von britischen Untertanen gegen fremde Regierungen, die ihren finanziellen Verpflichtungen ihnen gegenüber nicht nachkommen, von einer diplomatischen Behandlung solcher Fragen abzusehen. Es kann aber der Fall eintreten, daß die Verluste britischer Staatsangehöriger, die fremde Staatsanleihen besitzen, durch die Unterbindung der Zinszahlung von seiten der fremden Regierungen so groß sind, daß das Nationalvermögen dadurch Schaden leidet, und in einem solchen Falle könnte es Pflicht der britischen Regierung werden, diese Angelegenheit zum Gegenstande diplomatischer Unterhandlungen zu machen.“

In derselben Note warnt er gleichzeitig davor, englisches Kapital in gewagten

*) „North American Review“, 5. Oktober 1906.



ausländischen Anleihen anzulegen und rät zur Anlage in vorteilhaften heimischen Unternehmungen.

Im Jahre 1861 erklärte Lord Russel:*)

„Es ist bisher nicht Gewohnheit der Regierung J. M. gewesen, zugunsten von solchen Personen zu intervenieren, die ihr Kapital fremden Regierungen geliehen haben, obgleich sie sich jederzeit das Recht hierzu vorbehalten hat."

In derselben Weise wie Lord Palmerston und Lord Russel äußerten sich in offiziellen Noten Lord Salisbury 1882 und Mr. Balfour 1902.

Obgleich also die Politik der Vereinigten Staaten und Englands in dieser Frage sich im allgemeinen in Übereinstimmung befunden hat (mit Ausnahme der Intervention in Mexiko, Ägypten und Venezuela), so finden sich doch grundsätzliche Unterschiede in der Auffassung. England hat sich stets das Recht zu diplomatischen Vorstellungen vorbehalten und hat sich nur aus Zweckmäßigkeitsgründen meistens einer Einmischung enthalten, während die Vereinigten Staaten bis zu einem gewissen Grade wenigstens aus prinzipiellen Gründen des internationalen Rechts diese für unzulässig hielten. Ein Blick auf Ägypten zeigt, daß man in England den Grund der Nichteinmischung ohne weiteres aufgibt, wenn höhere Interessen in Frage stehen.

Stellungnahme Frankreichs zur Drago-Doktrin.

Am 7. Juni 1907 nahm der französische Minister Pichon Gelegenheit, in der Deputiertenkammer die Stellung seiner Regierung zu der Frage niederzulegen. Die wichtigsten Sätze seiner Rede lauteten:**)

„Die Diplomatie kann zweifellos nicht im Schlepptau von allen Finanziers fahren, die sich mit ihren Kapitalien in mehr oder minder abenteuerliche Operationen wagen. Man kann nicht die Machtmittel eines Landes aufs Spiel setzen und seine Politik und seine guten Beziehungen bei alle den glücklichen oder unglücklichen Spekulationen engagieren, in die sich die großen Unternehmer, Lieferanten und Bankiers möglicherweise unvorsichtig haben verwickeln lassen. — Man muß sich bei der sorgfältigen Prüfung dieser Angelegenheiten nicht nur die von den amerikanischen Staaten hervorgehobenen politischen Erwägungen vor Augen halten, sondern auch die Natur der Frage selbst, die eine Mitwirkung der Regierung anregen kann. — Man muß einen Unterschied machen zwischen Konflikten, die aus wucherischen Anleihen und solchen, die aus regulären Anleihen entstehen; zwischen Staaten, die den aufrichtigen Willen haben, ihren Verpflichtungen nachzukommen, und solchen, die dies verweigern; zwischen Regierungen, die sich Rechtsverweigerungen zuschulden kommen lassen, und solchen, die das Recht respektieren; zwischen solchen, die aus böswilliger Absicht sich berechtigten Forderungen widersetzen, und solchen, die unfreiwillig in die augenblickliche Unmöglichkeit geraten sind, berechtigte Forderungen zu erfüllen. — Man kann nicht in allen Fällen systematisch die Anwendung von Zwangsmaßregeln bei Beitreibung

*) „The American Journal of International Law", Januar 1907: The Calvo and Drago-Doctrines.

**) „Journal officiel" vom 8. Juni 1907; Débats parlementaires, Chambre des députés, S. 1231.



von pekuniären Forderungen zurückweisen, besonders nicht, wenn solche Forderungen auf Verträgen beruhen, auf vollkommen anerkannten Rechten, auf Handels- und Industrieinteressen, auf dem Wohlstande des Staates; Interessen, die geschädigt wurden durch Regierungen, die wortbrüchig geworden sind oder ihren Verpflichtungen in wenig sorgfältiger Weise nachkommen. Man muß einen Unterschied machen zwischen unvermeidlichen Notwendigkeiten, unter die sich alle Regierungen beugen, und den Machenschaften einzelner Persönlichkeiten, denen man sich widersetzen muß. In dieser Hinsicht müssen wir unsern Vertretern auf der Haager Konferenz eine möglichst große Urteilsfreiheit lassen." —

Die Stellung Deutschlands zur Drago-Doktrin.

Nächst England ist Deutschland diejenige Macht, welche in Südamerika die größten Handels- und Kapitalinteressen besitzt. Speziell Hamburg war es, das schon frühzeitig an dem südamerikanischen Handel teilnahm; später hat sich der deutsche Handel mit Südamerika dann kräftig entwickelt. Auch mit seinen Kapitalanlagen steht Deutschland in Südamerika an zweiter Stelle, obwohl diese noch einer größeren Entwicklung fähig sind und in den letzten Jahren mit den Vereinigten Staaten in scharfe Konkurrenz traten. Auf jeden Fall ist Südamerika für Deutschland ein Wirtschaftsgebiet von größter Wichtigkeit und von großer Zukunft, so daß auch hier die in der Drago-Doktrin aufgerollte Frage Beachtung verdient.

Akut wurde für Deutschland die Frage im Jahre 1902 anläßlich der Venezuela-Angelegenheit.*)

Die Regierung Venezuelas hatte der deutschen Reichsregierung seit längerer Zeit durch die Behandlung der deutschen Reklamationen zu ernsten Beschwerden Anlaß gegeben. Es handelte sich einmal um Forderungen der in Venezuela lebenden Deutschen, aus den letzten venezolanischen Bürgerkriegen und ferner um Ansprüche deutscher Unternehmer wegen Nichterfüllung der von der venezolanischen Regierung vertragsmäßig übernommenen Verbindlichkeiten. Die ersteren beliefen sich aus früheren Bürgerkriegen herrührend auf 1 700 000 Bolivares (Franken) und aus dem neuesten Bürgerkriege 1902 auf 3 000 000 Bolivares. Die Ansprüche der deutschen Unternehmer bezogen sich auf den Bau einer Schlachthofanlage in Caracas vom Jahre 1896, woraus noch Schulden der venezolanischen Regierung im Betrage von 820 000 Bolivares restierten, und auf den 1888 bis 1894 von der Großen Venezuela-Eisenbahngesellschaft ausgeführten Bau der Eisenbahnlinie Caracas—Valencia. Die Ansprüche dieser Gesellschaft beliefen sich auf rund 7½ Millionen Bolivares.

Auf wiederholte diplomatische Vorstellungen hatte die Regierung von Venezuela geantwortet, daß mit Rücksicht auf die dortigen landesgesetzlichen Vorschriften eine Regelung fremder Reklamationen auf diplomatischem Wege ausgeschlossen sei, und hatte damit den Satz aufgestellt, daß eine diplomatische Verwendung durch die Landesgesetzgebung ausgeschlossen werden könne. Dieser Satz stand mit dem Völkerrecht nicht im Einklange, da die Frage, ob eine solche Verwendung zulässig ist, nicht nach landesrechtlichen Vorschriften, sondern nach den Grundsätzen des Völkerrechts beurteilt werden

*) Denkschrift über die Reklamationen Deutschlands gegen die Regierung der Vereinigten Staaten von Venezuela. Verhandlungen des Reichstages, X. Legislaturperiode, II. Session, Nr. 786

muß. Das ganze Verhalten der venezolanischen Regierung in dieser Angelegenheit zeigte, daß sie nicht gewillt war, den deutschen Reklamationen die ihnen gebührende völkerrechtliche Regelung zu gewähren. Dazu kam, daß in dem neuesten venezolanischen Bürgerkriege die dort ansässigen Deutschen in besonders feindseliger Weise behandelt worden waren, so daß dies Vorgehen der venezolanischen Regierung, falls es länger ungestraft bliebe, den Eindruck erwecken konnte, als ob die Deutschen in Venezuela fremder Willkür preisgegeben seien, und demnach geeignet war, das Ansehen des Reichs in Mittel- und Südamerika sowie die dort zu schützenden großen deutschen Interessen empfindlich zu schädigen.

Die Reichsregierung entschloß sich daher, im Verein mit England und Italien, die ähnliche Schuldenansprüche gegen Venezuela geltend machten, zur Blockade der venezolanischen Häfen.

In der Regel war Deutschland bemüht gewesen, gegenüber zahlungsunwilligen oder zahlungsunfähigen Staaten die geschädigten deutschen Gläubiger nach Möglichkeit zu schützen, ohne zu den äußersten Maßregeln zu greifen. Als bei dem portugiesischen Staatsbankerott 1892 die äußere Schuld durch ein Regierungsdekret auf ein Drittel herabgesetzt und die deutschen Gläubiger dadurch schwer geschädigt wurden, begnügte sich die Reichsregierung damit, in einer diplomatischen Note bei der portugiesischen Regierung „einen formellen Protest der Kaiserlichen Regierung gegen ein Dekret, durch welches die den deutschen Gläubigern vertragsmäßig garantierten Rechte mit Füßen getreten wurden“ niederzulegen. Der portugiesische Minister des Auswärtigen antwortete darauf, er hätte zu seinem größten Bedauern wegen der außerordentlich schwierigen finanziellen Lage nicht anders handeln können.*)

Als der deutschen Regierung von interessierter Seite der Vorwurf gemacht wurde, daß sie gegenüber der portugiesischen Regierung nicht tatkräftig aufgetreten sei, ließ sie halbamtlich auf das Verhalten Englands hinweisen, wo im allgemeinen der Gesichtspunkt festgehalten werde, daß, wer sein Geld in fremden Anleihen anlegt, für den höheren Zinssatz auch das Wagnis zu tragen habe. In erster Linie sei es Sache der Interessenten, zu einem Abkommen mit der fremden Regierung zu gelangen.**)

In dem Venezuela-Fall war die Sachlage aber eine andere. Hier lag eine offensichtliche Böswilligkeit des Schuldnerstaates vor. Venezuela hatte sich trotz großen Entgegenkommens der deutschen Regierung allen diplomatischen Vorstellungen gegenüber abweisend verhalten und zum Teil sogar in beleidigendem Tone geantwortet. Der in einer Note vom 16. Juli 1901***) von deutscher Seite gemachte Vorschlag zur schiedsgerichtlichen Erledigung der Ansprüche war nicht angenommen worden.

Bei der Exekution Deutschlands gegen Venezuela handelte es sich daher nicht nur um den gerade schwebenden Fall, sondern auch, wie Graf Bülow am 19. März 1903 im Reichstage erklärte, um eine in die Zukunft reichende Warnung. Wenn man solche

*) Revue générale d. d. i. p., XIV, S. 273.

**) Paul Dehn, Weltwirtschaftliche Neubildungen, Berlin 1904, S. 87.

***) Siehe „Receuil des actes et protocoles concernant le litige entre“ l'Allemagne, l'Angleterre et l'Italie d'une part et le Vénézuela d'autre part“, La Haye septembre 1903 — fevrier 1904. Publié par le Bureau International de la Cour permanente d'arbitrage. La Haye 1904 annexe II und Revue générale XIII, S. 428.

Angelegenheiten lediglich vom Geldstandpunkte erwägen wollte, so hieße das soviel, wie sich jede frivolste Rechtsverletzung gefallen lassen; dann brauchten wir weder Schiffe noch Kanonen. Graf Bülow ließ keinen Zweifel darüber, daß es sich bei dem Vorgehen gegen Venezuela nur um eine seltene Ausnahme handele. Vermutlich hatten auch die deutschen Interessenten, bevor sie sich auf das exotische Geschäft, auf den Bau der Venezuelabahn gegen entsprechende Zinsbürgschaft einließen, bei der Reichsregierung angefragt, ob sie nötigenfalls auf ihren Schutz rechnen könnten und dabei beruhigende Zusicherungen erhalten. Unter diesen Umständen hatte die Reichsregierung die moralische Verpflichtung, sich für die Forderungen ihrer Staatsangehörigen an Venezuela mit ganzer Kraft einzusetzen und auch äußerste Maßnahmen nicht zu scheuen.

Übersicht der Kapitalinteressen in Südamerika.

Die Bedeutung der in der Drago-Doktrin aufgerollten Frage wird am besten veranschaulicht durch eine Übersicht der in Südamerika auf dem Spiele stehenden Kapitalinteressen. Die darüber vorhandenen Statistiken sind nicht ganz einwandfrei und beruhen zum Teil auf Schätzungen. An der Spitze steht England; seine Kapitalanlagen in Südamerika, bestehend in Betriebskapitalien von Handelshäusern, in Krediten für Unternehmungen aller Art, in Grundbesitz, in Eisenbahn- und Industrieanlagen, sowie in Staatspapieren wurden 1906 auf 8 Milliarden Mark geschätzt.*)

An zweiter Stelle steht Deutschland. Nach amtlichen Ermittlungen aus den Jahren 1898 bis 1900 betrugen die deutschen Kapitalanlagen $1^3/_4$ bis 2 Milliarden Mark**), nach E. von Halle***) 1905 1,9 Milliarden. Diese verteilen sich ungefähr mit einem Viertel auf die Westküste, mit je der Hälfte der übrigen Summe auf Argentinien und auf die übrige Ostküste und bestehen ganz überwiegend — etwa zu zwei Dritteln — aus kommerziellen Interessen. Der Grund- und Plantagenbesitz trägt auch in starkem Maße zu dieser Summe bei, dagegen sind die Kapitalanlagen in der Industrie noch sehr wenig entwickelt.

In den letzten zehn Jahren ist neben dem englischen und deutschen Kapital die Union als gefährlicher Konkurrent aufgetreten, der an Geld- und Tatkraft eine entschiedene Überlegenheit bekundet. Besonders auffallend war der Zufluß von nordamerikanischem Kapital in Peru, wo an der Ausbeutung der Kupferminen, bei der Anlage von Eisenbahnen bereits mehr als 100 Millionen Mark arbeiten sollen.†) Mit einem Kapital von 100 Millionen Mark will eine nordamerikanische Gesellschaft die mineralischen Reichtümer Brasiliens ausbeuten. In Ecuador befassen sich bereits zwei nordamerikanische Gesellschaften mit der Gewinnung von Gold. Eine Statistik über das Wachsen des nordamerikanischen Kapitals in den letzten zehn Jahren ist leider nicht zu erhalten, doch würde sie fraglos die Gefährlichkeit dieses Konkurrenten noch deutlicher vor Augen führen. Begünstigt werden die nordamerikanischen Kapitalanlagen in Süd-

---

*) „Marine-Rundschau", November 1906, S. 1208.

**) Verhandlungen des Deutschen Reichstages, X. Legislaturperiode, I. Session, Nr. 836, Anlage D.: Die deutschen Kapitalanlagen in überseeischen Ländern.

***) E. von Halle, Amerika, seine Bedeutung für die Weltwirtschaft und seine wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland.

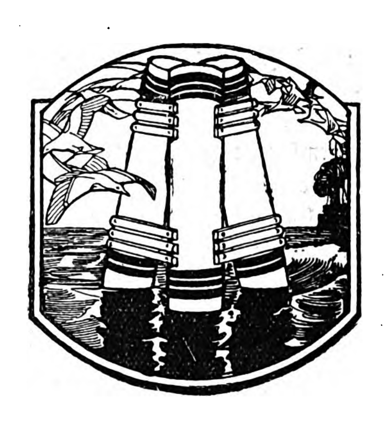
†) Paul Dehn op. c.



amerika nicht nur durch die wirtschaftlichen Aussichten, sondern auch besonders durch die politische Konjunktur.

Das nordamerikanische Kapital darf auf den ausgiebigsten Schutz seiner Regierung rechnen, während das europäische Kapital zurückgeschreckt wird durch die Monroe-Lehre. Daraus ergibt sich eine Vorzugsstellung nordamerikanischer Kapitalanlagen und zugleich eine Unsicherheit für europäische Kapitalanlagen. Dies waren mit die Gründe, die in den letzten Jahren, seit dem Venezuelastreit und dem Auftreten der Drago-Doktrin die freie Entfaltung des europäischen Kapitals gehemmt und ein so bedeutendes Wachsen des nordamerikanischen veranlaßt haben.

Es ist daher auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus mit Freuden zu begrüßen, daß die in der Drago-Doktrin aufgerollte Frage auf der zweiten Haager Friedenskonferenz eine völkerrechtliche Regelung gefunden hat. Durch die Einführung des obligatorischen Schiedsgerichts für diese Fragen ist eine Sicherheit geschaffen, die zu soliden Kapitalanlagen im Auslande ermutigen, anderseits aber skrupellosen Spekulationen das Handwerk legen wird.



Die Hudson-Fulton-Feier.

(Mit 2 Abbildungen.)

„Diesen großartigen Empfang, dieses freundschaftliche Entgegenkommen und die überwältigende Gastfreundschaft verdanke ich nicht zum wenigsten der Achtung und dem Ansehen, das die Amerikaner deutscher Abstammung und meine deutschen Landsleute in Amerika genießen. Ich bin überzeugt, daß die Feier ein wertvolles Glied in der langjährigen Kette der freundschaftlichen deutsch-amerikanischen Beziehungen bildet. Es war mir eine besondere Freude, daß ich Gelegenheit hatte, mit den Vertretern der anderen Mächte die alte Freundschaft zu erneuern und neue angenehme Beziehungen anzuknüpfen". Mit diesen Empfindungen verabschiedete sich der amtliche Vertreter des Deutschen Kaisers, Großadmiral v. Koester, von den Urhebern des eigenartigen Festes, das kürzlich in New York gefeiert wurde. Auf dem Festbankett im Waldorf-Astoria-Hotel hatte der Großadmiral schon am 7. Oktober die Hudson-Tage als die größte und glänzendste Freundschaftsfeier begrüßt und die bewunderungswürdigen Fortschritte Amerikas gerühmt.

Das Hudson-Fulton-Fest war die Dreihundertjahrfeier der Erforschung und Besiedlung des Hudsonflusses, zugleich die Hundertjahrfeier der Dampferfahrt auf dem Hudson. Da aber Feste nur gefeiert werden, wenn genügende Ursache zur Festesfreude vorhanden ist, so wurde aus der Gedächtnisfeier für die beiden großen Männer zugleich eine Freudenfeier über den großartigen Aufschwung, den die Vereinigten Staaten seit Hudson und Fulton bis heute erlebten. Die reiche Millionenstadt New York blickte mit gerechtem Stolz zurück auf die im Völkerleben kurze Spanne Zeit, die verflossen ist, seit ihre Anfänge aus einem armseligen Indianerdorfe entstanden. Darf sich doch die Handelshauptstadt der Neuen Welt noch jugendfrisch und zukunftsfroh neben mancher greisenhaften Hauptstadt alter Kulturvölker fühlen. Auch das spricht für die frische Lebenskraft der Amerikaner, daß das ganze Volk sich einmütig in heller Begeisterung zu dem Feste zusammenfand und die Feier auch äußerlich so großartig gestaltete, wie es nur eben echte, jugendliche Freude an allgemeinen Volksfesten zu Wege bringt. Für hervorragend arbeitsfreudige Völker, wie das amerikanische, hat Goethes Wort: „Saure Wochen, frohe Feste" doppelte Bedeutung; solche Feiertage wecken neue Arbeitslust, um im friedlichen Wettbewerb den Sieg als tüchtigstes, leistungsfähigstes Volk zu erringen.

Die amtliche Beteiligung aller Seestaaten der Erde bezeugte ausdrücklich, daß die Feier der beiden für den nordamerikanischen Erdteil und Staatenbund bedeutsamen Ereignisse auch im gesamten Auslande freimütige, hohe Bewunderung für die unbeugsame Tatkraft und den zähen Schaffensdrang der Nordamerikaner wachrief. Zugleich aber weckte die Feier bei den geladenen Gästen aufrichtige, fast väterliche Mitfreude, weil der glückliche Freistaat der Neuen Welt seit nun drei Jahrhunderten durch rege Einwanderung aus fast allen europäischen Ländern seine Begründer wie auch viele seiner tüchtigsten und erfolgreichsten Förderer gewann. Aus der großen noch heute sprach- und blutsverwandten germanischen Edelrasse stammt zur Hauptsache das amerikanische Volk. Die ersten niederländischen Ansiedler mischten sich bald mit den englischen Pilgervätern, den Puritanern; später, im 19. Jahrhundert, brachte starke deutsche Zu-

wanderung viel gesundes Blut und auch hervorragende, hochentwickelte Geister, denen daheim die Verhältnisse zu kleinlich und zu beschränkt waren, in den von vorurteilsfreien und klarblickenden Staatsmännern mit großem Geschick freiheitlich entwickelten Staatenbund. So besitzt der heutige Vollblutamerikaner manche gute Eigenschaft des niederländischen, englischen und deutschen Volksstammes; anderseits haben in dem großen Raume dieses eigenartigen Landes auch viele Geschlechter von Einwanderern ihre Sondereigenschaften noch treu und zäh bewahrt. Die Deutsch-Amerikaner, die Nachkommen zahlloser tüchtiger Deutschen, haben ihr neues Vaterland mit hingebender Treue und fleißiger Arbeit gefördert und haben die heutige Weltmachtstellung der Vereinigten Staaten stets im Einklang mit den besten Elementen der anderen reingermanischen Rassen entstammten Mitbürger geschaffen.

An der Hudson-Fulton-Feier waren die Deutsch-Amerikaner lebhaft beteiligt, trotzdem weder Hudson noch Fulton aus Deutschland stammt; der Stolz auf ihr Vaterland, die Freude am Gedeihen der reichen blühenden Weltstadt, an deren Größe sie selbst sehr gewichtigen Anteil haben, bewog sie, an der Gedenkfeier mit wärmster Empfindung mitzuwirken. Der Herausgeber der in deutscher Sprache erscheinenden „New Yorker Staatszeitung", Hermann Ridder, war als Vorsitzender des Festausschusses ganz hervorragend an der Vorbereitung und glänzenden Gestaltung der Feier beteiligt; er gab auch den amtlichen Vertretern am 3. Oktober ein besonderes Fest in seinem Heim.

Das Festprogramm der ganzen Feier war echt amerikanisch-gigantisch. Es umfaßte nicht weniger als vierzehn Festtage, alle Städte am Hudson nahmen teil, Millionen von Gästen und Zuschauern strömten nach New York. Man schätzt die Zuschauerschar an der großen Flottenparade am 1. Oktober auf mehr als zwei Millionen Menschen; an der Kinderparade am 2. Oktober nahm fast eine halbe Million Schüler und Schülerinnen teil! Am 30. September marschierten 25 000 Matrosen und Soldaten zur Parade nach der 5. Avenue, darunter auch die Landungskorps der geladenen fremdländischen Schiffe. Zur Flottenschau waren 54 amerikanische, 5 englische, 4 deutsche, 3 österreichische, 3 französische, 2 italienische, je ein niederländisches, argentinisches, mexikanisches und kubanisches Kriegsschiff auf dem Hudson versammelt; dazu kam die vorzügliche Nachbildung des Hudsonschen „Halve Maan", ein sinniges Geschenk des niederländischen Staats zur Feier, und der nach alten Plänen ebenfalls „in Lebensgröße" wiedererstandene erste Fultonsche Dampfer „Clermont". Glücklicherweise hatte die leichte Berührung des Vorgeschirrs des alten Vlieboots mit dem altmodischen Raddampfer während der Parade nur geringe Beschädigungen zur Folge. Der Anblick der kleinen Fahrzeuge neben den amerikanischen Linienschiffen und gar neben dem britischen „Inflexible" muß für die Zuschauer überwältigend gewesen sein; es war ein vortrefflicher Anschauungsunterricht für die ungeheure Entwicklung der Schiffbautechnik in demselben Zeitraum, der die stattliche Linie gewaltiger Wolkenkratzer an das Hudsonufer setzte, wo einst die naiven Wigwams der Manhattan-Indianer standen.

Keinem der amerikanischen und fremden Kriegschiffe mangelte es an Besuchern während der beiden Festwochen; aber eine wahre Völkerflutwelle ergoß sich über den modernsten der fremden Schiffsriesen, den „Inflexible". Das Erscheinen dieses neuesten gewaltigen Panzerkreuzers hat in Amerika und bei den fremden Besuchern der Flotten-

schau sehr großen Eindruck gemacht. Waren doch die amtlichen Vertreter von 28 Nationen in New York versammelt, darunter sehr viele Marinefachleute, denn die Feier Hudsons und Fultons trug naturgemäß maritimen Charakter. So hatte mancher Vertreter von Seestaaten, die ihre Kriegschiffe heute noch aus dem Auslande beziehen, beste Gelegenheit, mit eigenen Augen das neueste Erzeugnis des britischen Schiffbaues zu bewundern. Heutzutage, wo verschiedene Staaten der Erde ohne eigenes Schiffbaugewerbe Neuschaffung oder Ergänzung von Kriegschiffen planen, ist eine solche Auslandsreise neuester Schiffstypen durchaus nicht ohne wirtschaftliche Bedeutung für das eigene Land. Darum dürfte es im Interesse der deutschen Schiffbauindustrie liegen, wenn auch die neuesten deutschen Kriegschiffe häufiger in ausländische, besonders überseeische Häfen geschickt würden, damit das ganze Ausland sieht, daß auch der deutsche Kriegschiffbau anderen Wettbewerbern ebenbürtig ist, nicht nur hinsichtlich des Preises, sondern auch in Vollendung und Leistungsfähigkeit seiner Erzeugnisse.

Bei dem großen Festbankett am 29. September, dem über 2000 Teilnehmer beiwohnten, berührte Großadmiral v. Koester in seiner Rede auf die amerikanische Flotte auch deren Weltreise, mit der sie einen glänzenden Rekord geschaffen; jeder Fachmann hätte die Fahrt mit großer Spannung verfolgt: „Wohin die Flotte kam, war sie ein Friedensherold, so die Tatsache beweisend, daß eine mächtige Flotte kein Hindernis der Friedensliebe, sondern eine Garantie dafür ist.“ Bei den großzügigen Amerikanern stieß die Bewilligung der Mittel für die Erdumsegelung einer Flotte von 16 Linienschiffen und zahlreichen Kreuzern und Torpedofahrzeugen auf keinerlei Schwierigkeiten. Die Ausbildung der Offiziere und Mannschaften, die Erprobung der Schiffe und auch der politische Gewinn, der Zuwachs an maritimem Ansehen bei allen Seemächten (nicht allein bei den siegreichen Japanern) war den praktischen, nüchternen Amerikanern Gewinn genug, um die großen Ausgaben der Weltreise voll zu rechtfertigen. Wenn auch an sich im gleichen Falle für unsere Marine auf die Kosten stets weitgehende Rücksichten genommen werden müssen, so ist das große Deutsche Reich doch wohl noch in der Lage, heutzutage die Auslandsreisen seiner Kriegschiffe allmählich wieder auf den Umfang zu bringen, wie vor 33 Jahren; damals, im Herbst 1876, waren von der noch recht kleinen deutschen Flotte 4 Panzerfregatten, 4 große gedeckte Korvetten, 5 Glattdeckskorvetten, 1 Aviso, 1 Kreuzer und 3 Kanonenboote sowie mehrere Segelschulschiffe in ausländischen Gewässern.

Die Hudson-Fulton-Feier beweist außerdem, daß gegenseitige Flottenbesuche auch beträchtlichen friedenspolitischen Wert haben. Männer machen die Geschichte, dies wahre Wort, es stammt wohl von Treitschke, gilt auch für die amerikanischen Festtage; man unterschätze solche gegenseitige Wiederauffrischung alter Bekanntschaften und Freundschaften zwischen den Flaggoffizieren der germanischen Völkerrassen nicht. Persönliche Beziehungen zwischen hervorragenden Männern, wie dem Admiral der Flotte Sir Edward Seymour und unserem Großadmiral v. Koester, wie sie in der Festesfreude freimütig und rückhaltlos zutage traten, sind von weltpolitischem Gewicht. Gerade dieser Lichtblick der Freundschaft zwischen den englischen und deutschen Seeleuten, wie Admiral Seymour nachdrücklich betont, weckte in einem der Gastgeber, dem früheren Bürgermeister von New York, Low, den begeisternden, und doch so klarnüchternen, jeder schwächlichen Friedensschwärmerei fremden Wunsch: Wenn Deutschland

England und Amerika Frieden hielten und die übrigen Staaten im Interesse des Friedens beeinflußten, sei die pax humana gesichert!

Wer sich vom Verkehr mit anderen abschließt, gerät leicht in die Gefahr, menschenfeindlich zu werden und wird jedenfalls schiefen Urteilen und geschickten Verhetzungen zugänglicher sein, als derjenige, der mit offenen Augen und natürlichem Entgegenkommen seinen Verkehrskreis ständig erweitert. Damit es aber nie an persönlichen Beziehungen und Freundschaften zwischen den Admiralen der Seemächte, die den Frieden auf Erden bestimmen können, fehle, darum müssen schon die jungen Leutnants dieser Flotten die Gelegenheit bekommen, solche Freundschaften anzuknüpfen. Die Hudson-Fulton-Feier war eine außergewöhnlich günstige Gelegenheit dieser Art; vermehrte Besuche deutscher Kreuzer in fremdländischen größeren Häfen können dazu beitragen, künftig solche ersprießlichen Beziehungen zu erweitern, zu vertiefen und zu befestigen. Weil die Hudson-Fulton-Feier nicht nur als Gedenkfest, sondern nach den Worten des Großadmirals v. Koester auch als glänzendste Freundschaftsfeier aufgefaßt werden darf, deshalb schuldet die ganze gesittete Menschheit den Amerikanern Dank dafür, daß die Gastgeber freimütig den Wunsch und Willen zeigten, für die pax humana zu wirken.

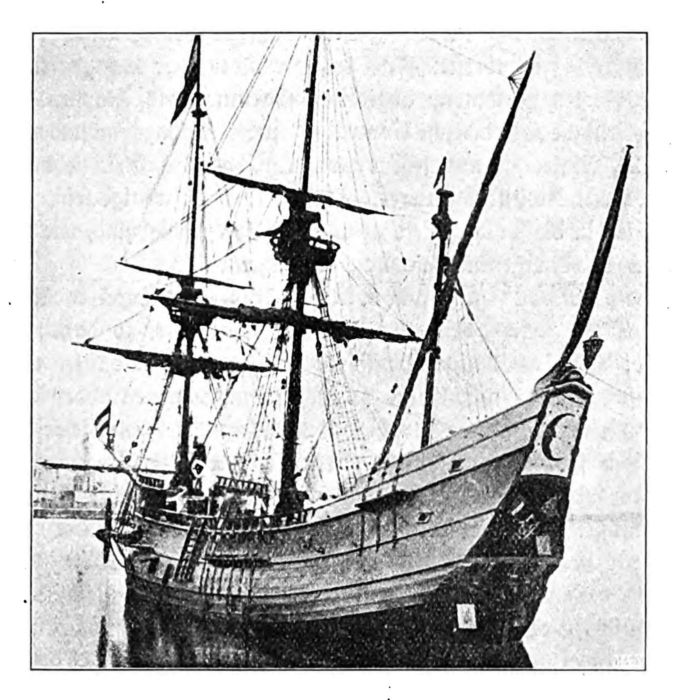
Über die großartigen Veranstaltungen für die Feier haben die Tageszeitungen ausführlich berichtet. Deshalb sei nur kurz noch erwähnt, daß das Fest vom 25. September bis zum 9. Oktober dauerte. Während der ersten Festwoche überstrahlte ein Lichtmeer von 1½ Millionen Glühlichtern und vier mächtigen Scheinwerfern die Stadt und die Schiffe im Hafen. Gegenüber dem ersten Ankerplatz des „Halve Maan" wurde ein Denkmal Henry Hudsons, vom deutschen Bildhauer Karl Bitter geschaffen, enthüllt. Wettflüge der berühmten Aviatiker Wilbur Wright, Curtiß und anderer fanden von Governors Island aus statt. Die Deutsch-Amerikaner New Yorks veranstalteten einen eindrucksvollen historischen Festzug mit Hunderten von Prunkwagen, 50 Musikkapellen und 10 000 Teilnehmern; lebenswahre Bilder aus der Indianerzeit, der Besiedlung durch die Holländer, der englischen Besitzergreifung und der Stadtentwicklung unter dem Sternenbanner verkörperten die dreihundertjährige Geschichte New Yorks. Wettrudern der Kriegschiffboote, bei denen zwei deutsche Boote Preise errangen, und zwar ein Kutter S. M. S. „Victoria Louise" den I. Preis der fremden Staaten, und ein Kutter S. M. S. „Dresden" den II. Preis in einer allgemeinen Regatta aller vertretenen Länder, eine Parade der amerikanischen Kadetten, eine Feier des deutschen Kriegerbundes der Vereinigten Staaten, eine Hudson-Fulton-Kunstausstellung altholländischer und amerikanischer Kunstwerke und viele andere Einzelveranstaltungen boten eine Fülle von Abwechslung und Anregung. Die verschiedenen Prunkmahle anzuführen, würde zu weit führen. Alle Zeitungen und Zeitschriften brachten Hudson-Fulton-Nummern, allen voran die ausgezeichnete Zeitschrift „Scientific American", deren Festausgabe reich an Erinnerungen von Hudson und Fulton ist, außerdem aber auch sehr interessante Beiträge über die Entwicklung der Dampferfahrt auf dem Hudson, über die Geschicke und die Blüte der Stadt New York sowie auch über frühere Entdeckungsfahrten auf dem erst später Hudson genannten Flusse und über früher als Fultons „Clermont" erbaute amerikanische, englische und französische Dampfer bringt. Trotz dieser früheren Entdecker und Erfinder lagen aber gewichtige Gründe genug dafür vor, gerade den beiden

Männern, Hudson und Fulton, eine so weitgehende Ehrung zuteil werden zu lassen; denn ihren Taten verdankt New York Ursprung und Aufblühen, und durch die überaus günstige Entwicklung des Seehafens der Stadt als Hauptort für den Verkehr mit dem „väterlichen“ Europa gewann der Bund der Vereinigten Staaten den Hauptteil seiner heutigen Macht und wirtschaftlichen Stärke.

Henry Hudson machte seine Hudson-Fahrt in holländischem Dienst. Schon vorher hatte er sich als ausgezeichneter Seemann durch zwei Reisen im Dienste der Londoner Moskowitischen Kompanie, auch „The Fellowship of English Merchants for the Discovery of New Trades“ genannt, bekannt gemacht. Wahrscheinlich war er Londoner, um die Mitte des 16. Jahrhunderts geboren. Sein Name wird zuerst am 19. April 1607 genannt, als er mit elf Seeleuten in der kleinen Kirche von St. Ethelburga in London vor seiner ersten geschichtlich bekannten Reise das heilige Abendmahl nahm. Am 23. April segelte er ab, um auf dem Seeweg zwischen Grönland und Spitzbergen die Nordostdurchfahrt nach China zu finden; er erreichte nur 81° Nordbreite und mußte über die Bären-Insel und Jan Mayen zurück. Mitte September ankerte er wieder in der Themse. Der Mißerfolg zeitigte die sehr wichtige Entdeckung reicher Walfischgründe und Robbenfangplätze; infolgedessen erschienen schon 1608 die ersten englischen und 1612 die ersten holländischen Walfänger bei Spitzbergen, das damals noch Ostgrönland hieß. Im nächsten Sommer versuchte Hudson den Seeweg, den Willoughby und Barentszoon vor ihm gemacht: die Durchfahrt zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja. Er kam zu früh; schon Anfang Juni 1608 erreichte er auf 75½° Nordbreite die feste, undurchdringliche Eisgrenze. Also wieder ein Mißerfolg; aber durch die beiden Reisen war die Amsterdamer „Vereenigde Oostindische Companie“ auf Hudson aufmerksam geworden und begann geheime Verhandlungen mit ihm. Gleichzeitig suchte auch der plänereiche König Heinrich IV. von Frankreich „einen neuen Verrazzano“ und wurde durch seinen Gesandten im Haag, Jeannin, auf Hudson aufmerksam gemacht. Das veranlaßte die Amsterdamer, den kühnen Seefahrer schleunigst in ihre Dienste zu nehmen. Der Vertrag wurde am 8. Januar 1609 zwischen den Direktoren der Amsterdamer Gesellschaft und dem Engländer Henry Hudson unter Beihilfe des Dolmetschers Jodocus Hondius abgeschlossen; es war festgesetzt worden, daß Hudson eine Durchfahrt nördlich von Nowaja Semlja suchen und auf östlichem Kurs den Stillen Ozean in 60° Breite erreichen sollte. Die Unkosten der Forschungsreise waren nicht groß; die Amsterdamer rüsteten ein Vlieboot aus, den „Halve Maan“ (Halbmond), mit 18 Mann Besatzung. Vlieboote waren flache zwei- oder dreimastige Küstenfahrzeuge der Zuidersee und des Wattenfahrwassers zwischen Texel und Vlieland.

Da die Pläne des Schiffs erhalten sind, konnte die in Holland erbaute Nachbildung dem Original bis ins einzelne getreu hergestellt werden. Das Schiff hatte 80 Tonnen Wasserverdrängung, war in der Wasserlinie 19,2 m lang (größte Länge über Deck 24,4 m) und 4,8 m breit; es hatte nur 2,3 m Tiefgang. Man beachte dabei, daß die Karavelle „Santa Maria“ des Columbus, die also über 100 Jahre älter war und nicht in Eisgefahr geriet, 246 Tonnen Wasserverdrängung hatte, in der Wasserlinie 22 m lang und 7,9 m breit war. Der „Halve Maan“ war stark gebaut, mit kuffartigem Bug, aber langem, vorspringendem Galjon; sehr auffällig war der starke Sprung des Oberdecks nach achtern, mit hohem, zweistöckigem Heckaufbau. Im unteren Stockwerk der Kam-

panje lag die leidlich geräumige Kajüte Hudsons, davor war der Stand des Rudersmannes, der mit der Pinne steuerte und einen Kompaß vor sich hatte. Um freien Ausguck, aber Schutz gegen Regen zu haben, war ein Baldachin, ähnlich einem Souffleurkasten, über eine Öffnung des unteren Kampanjedecks gesetzt. Achtern auf dem Kampanjedeck war in das hoch empor geschweifte Heck die kleine Hütte des Maaten (Steuermanns) eingebaut. Noch unbequemer war der Mannschaftsraum; er lag im Zwischendeck, das nur 1,2 m tiefer als das Oberdeck war. Die Leute konnten sich darin nur auf allen Vieren bewegen. Im Zwischendeck, in das nur zwei sehr kleine Luken führten, standen noch zwei schwere Geschütze von 800 Pfund Rohrgewicht; auch waren dort die Segelkoje, die Kombüse, der Brotraum, die Bottelierskammer und am Heck die Rüstkammer



„De Halve Maan".

mit den Handwaffen, dem Geschützzubehör, den Hand- und Faustrohren und der Pulverkiste. Im Laderaum unter dem Zwischendeck lagen die Wasserfässer, die Lebensmittel (Beschuten, d. h. Hartbrot, das in Holland damals schon sehr haltbar und gut gebacken wurde, ferner große Käse, Salzheringe, Faßbier, Wein usw.), die Ankertaue, Reservetauwerk und andere Ladung. Zwei Heckpforten und je zwei Pforten in der Breitseite zwischen Fock- und Großmast konnten nur im Hafen oder bei ruhiger See geöffnet werden. Wie es in diesem engen Zwischendeck auf langen Seereisen aussah und — roch, ist zwar nicht überliefert worden, es gehört aber wenig Einbildungskraft dazu, um sich das lebhaft vorzustellen. Nebenbei bemerkt, das Galjon diente damals noch nicht den unvermeidlichen Zwecken, die es auf den späteren Linienschiffen zu erfüllen hatte, sondern

galt nur als locus pœnitentiæ, als Platz zur Verbüßung von Disziplinarstrafen, wo die Matrosen im Seegang wohl mehr unter als über Wasser saßen.

Die Takelung des „Halve Maan" war einfach und kräftig gebaut. Am Bugspriet wurde das Wassersegel oder die Blinde unter der Blinden Rahe gesetzt. Fock- und Großmast führten je ein Mars- und Untersegel an sehr langen Rahen. Die Mastkörbe (der Name Mars ist nicht so alt) waren rund, mit korbartigem Geländer. Am Besanmast wurde nur der große Besan an langer Rute gefahren; dieses sehr unbequeme Segel mußte beim Halsen oder Wenden stets mühsam geschiftet werden. Ein kräftiges Gangspill für das Ankertau stand zwischen Groß- und Besansmast. Zwischen Fock- und Großmast lag eine Jolle als Decksboot umgekehrt auf Deck. Als Decksgeschütze waren zwei leichte Kammerstücke (Hinterlader) in Gabeln auf der Reling des Kampanjedecks aufgestellt. Alle vier Geschütze waren während der Seefahrt im Zwischendeck binnenbords gezurrt. Im obersten Feld des Heckbildes war der gestirnte Himmel mit einem großen stilisierten Halbmond abgebildet; darunter das Wappen von Amsterdam und das der „Vereenigde Oostindische Companie" nebst Anfangsbuchstaben A und Monogramm V. O. C. Malerisch und sehenswert war das Schifflein ohne Zweifel; aber unter den verwöhnten Seeleuten unserer Zeit werden wohl wenige sein, die damit solche langwierigen Reisen in die Polargebiete zu unternehmen geneigt sind, wie vor 300 Jahren Hudson mit seiner verwegenen Besatzung es wagte.

Der „Halve Maan" ging am 6. April 1609 von Texel in See, rundete das Nordkap am 5. Mai, geriet dann aber bald in dichtes Eis, so daß seine Mannschaft den Mut verlor; Hudson mußte Schiffsrat mit den Leuten halten und schlug ihnen vor, die Nordwestdurchfahrt nach China zu suchen, und zwar entweder durch die Davisstraße oder durch eine südlichere Straße. Ein befreundeter englischer Kapitän, John Smith, hatte ihm früher einmal aus der englischen Kolonie Virginia geschrieben, daß auf etwa 40° Nordbreite zwischen Virginia und Neu-England eine Straße zum Stillen Ozean führen müsse. Wahrscheinlich meinte Smith die fabelhafte Anianstraße, die schon 1500 Corte Real entdeckt zu haben glaubte, die auch 1579 Francis Drake von Westen in der Höhe von San Francisco vergeblich gesucht hatte. Die eisscheu gewordene Mannschaft erklärte sich mit dem ungefährlicheren südwestlichen Kurs nach 40° Nordbreite einverstanden. Nun lief Hudson die Färöer an, um den Wasservorrat zu ergänzen, kreuzte die Neufundland-Bänke und sichtete am 18. Juli in 44° 15' Nordbreite die amerikanische Küste. Er ankerte in einer Bucht nördlich von der Penobscot-Bai, um seinen gesprungenen Fockmast durch einen frisch gefällten Baumstamm zu ersetzen; dort fand er reiche Fischgründe und erhandelte sehr billige Felle von den durchaus nicht scheuen Indianern. Am 26. Juli ging Hudson wieder unter Segel, steuerte bis 37° 15' Nordbreite südwärts, fand aber keine offene Straße in der Küste. Deshalb änderte er den Kurs, um nahe unter Land nordwärts zu segeln. In der Delaware-Bucht fand er den Fluß nicht schiffbar, also wieder in See und weiter nordwärts! Am 2. September, auf 40° 18' Nordbreite, schöpfte er Hoffnung, vor ihm lag die große Bucht von New York; am 3. ankerte er unter Sandy Hook und suchte dann in seinem Boot die Einfahrt in den Fluß. Erst am 12. segelte der „Halve Maan" in den prächtigen Nordfluß — so nannten ihn seine Leute — ein. Im Flusse wurde jede Nacht geankert. Am 14. September durchsegelte das Schiff eine sehr hohe

und gebirgige Gegend, am folgenden Tage erreichte es Berge, die mehr im Hintergrund lagen. Die Schiffbarkeitsgrenze wurde auf 42° 40′ Nordbreite in der Gegend von Albany erreicht; mit dem Schiffsboot gelangte man noch bis auf 43°, dann wurde der Fluß seicht und schmal. Also der dritte große Mißerfolg — nach Hudsons Meinung; denn obgleich er überzeugt war, daß kein Europäer vor ihm diesen großen Fluß gesehen, so schwand nun seine Hoffnung, die fabelhafte Straße, die zum Stillen Ozean führen sollte, zu finden.

Ungeachtet dieses Mißerfolgs machte das grüne Uferland einen vorzüglichen Eindruck auf Hudson; er berichtete darüber: „Es ist ein so schönes Land, wie man es sich zum Bebauen nur wünschen kann. Es ist zur Anpflanzung das geeignetste von allen, die ich je in meinem Leben betrat.“ Mit den Indianern, deren Lebensweise er genau schilderte, kam er meist gut aus, weil er sie freundlich behandelte. Ein altes Hausmittel versuchte Hudson, um die Gesinnung der Häuptlinge zu prüfen; er lud sie in die Kajüte und gab ihnen so viel Wein und Branntwein, bis sie alle lustig waren. Einer war schließlich betrunken. Seine eigenen trunksüchtigen Leute bekamen an Land bald Streitigkeiten mit den Indianern, die mehrere Angriffe einer großen Übermacht zur Folge hatten, den letzten am 2. Oktober. Am 4. Oktober ging Hudson in See und erreichte am 7. November Dartmouth. Er wollte seiner Mannschaft einige Ruhetage gewähren; daraus wurde aber eine unfreiwillige Liegezeit von 8 Monaten. Die britische Regierung hatte den „Halve Maan“ mit Beschlag belegt, wie Jurien de la Gravière in seinem Werke „Les ouvriers de la onzième heure“ berichtet (die heurigen Festzeitungen erwähnen diese „retour pénible“ nicht); man hatte es Hudson in seinem Vaterlande übel genommen, daß er seine in englischem Dienst erworbenen Erfahrungen zum Besten einer fremden Nation verwertet hatte. Man kann diesen Grund auch heute nicht unberechtigt nennen; damals aber, als jede Nation ihre Seewege und Entdeckungen vor den anderen geheim zu halten suchte, war er noch weit triftiger, und es zeugt von britischer Nachsicht, daß Hudson trotzdem wieder in Ehren in englischen Dienst aufgenommen wurde. Am 15. Juli 1610 lief der freigelassene „Halve Maan“ endlich in Amsterdam ein; Hudson aber befand sich um dieselbe Zeit schon wieder an der amerikanischen Küste auf 62° 9′ Nordbreite. Drei reiche Förderer von Entdeckungsreisen, Sir Thomas Smith, Sir Dudley Diggs und Sir John Wolstenholm hatten Hudson frisch ausgerüstet mit einem Schiff von 55 Tonnen, der „Discovery“; am 17. April 1610 war der unermüdliche Seefahrer von Gravesend in See gegangen, um in der Davis-Straße die Nordwestdurchfahrt nach China zu suchen. Er fand die Hudson-Straße, segelte erst westwärts, dann südwärts, dann wieder nordwärts in dem großen Binnenmeer umher, das noch heute die Hudson-Bai heißt, wurde dabei vom Eise eingeschlossen und zum Überwintern gezwungen. Die Kälte und der Hunger machten seine puritanische Mannschaft zu Bestien; als das Eis wieder aufbrach und die Hungersnot immer schlimmer wurde, meuterte das Schiffsvolk, setzte Hudson mit seinem Sohn John und sieben kranken Matrosen in die Schaluppe, kappte deren Schleppleine und segelte mit dem Schiffe heimwärts. Das tragische Geschick Hudsons wurde nach Rückkehr des Restes der Verbrecher (die schlimmsten fielen bei einem indianischen Überfall) bald in England bekannt. Unter persönlicher Leitung des Prinzen Heinrich von Wales, des Sohnes Jakobs I., wurden zwei Schiffe ausgerüstet und im Mai 1622

unter Führung von Sir Thomas Button auf die Suche nach Hudson in die Hudson-Bai geschickt. Der Prinz hatte befohlen, auf den Schiffen bestimmte astronomische Beobachtungen auszuführen. Man fand aber von dem Gesuchten keine Spur.

Trotz seiner Mißerfolge waren Hudsons geographische Entdeckungen weit belangreicher, als die des berühmten John Davis; und Jurien de la Gravière, der kenntnisreiche Marinehistoriker, nennt Hudson einen der unerschrockensten Seeleute, die je die Meere durchsegelt haben. Man kann es den Engländern also wahrlich nicht verdenken, daß sie während der Feier mit Stolz betonten, daß Henry Hudson einer der Ihrigen war. —

Tatsächlich war Henry Hudson nicht der Erste, der den großen Fluß entdeckte. Ganz abgesehen von den nicht völlig unzweifelhaften Wikingerfahrten unter Leif, dem Sohne des Roten Erik, die Ende des 10. Jahrhunderts zur Auffindung des Weinlandes mit wildwachsendem rotem und weißem Wein führten. Im April 1524 ankerte der Florentiner Giovanni da Verrazzano in der Hudson-Mündung und nannte sie Rio San Germano; er war von Franz I. von Frankreich auf dem Schiffe „Dauphin" mit 50 Mann auf Entdeckungen ausgeschickt. Da er den Fluß als „una grandissima riviera" bezeichnete, gaben die Kartographen des 16. Jahrhunderts ihm die Benennung „Grande River", woraus die Holländer später „Groote Rivier" und „Noord Rivier" machten. Der Name „Hudson-Fluß" stammt aus der englischen Zeit (1664). Da auch ein Spanier, Estevan Gomez, 1525 im Flusse, den er „Rio de San Antonio" nannte, ankerte, ist Hudson also wahrscheinlich der vierte Entdecker, aber der erste, der den Fluß wirklich erkundete und das Land als wertvoll zur Begründung von Niederlassungen erkannte. Von Amsterdamer Kaufleuten wurde nach Rückkehr des „Halve Maan" und auf Grund der Hudsonschen Berichte schon 1613 eine Faktorei auf der Insel Manhattan begründet, die hauptsächlich Pelzhandel betrieb. 1621 erhielt die neue Holländisch-Westindische Kompanie das Monopol für den sehr einträglichen Pelzhandel; die Gesellschaft baute 1624 die erste Niederlassung im Fort Oranje, dem jetzigen Albany, und 1626 in Nieuw-Amsterdam, dem jetzigen New York. Nach der Inschrift auf einem Bilde von 1651 hatte damals das Fort „Nieuw-Amsterdam op de Manhatans" schon etwa 300 Einwohner. Das Bild zeigt den Hafen und die Insel, auf der außerhalb des großen Forts etwa 40 Häuser und eine Windmühle zu sehen sind. Seit 1626 war Peter Minnit der erste Generalgouverneur. 1652 erhielt Nieuw-Amsterdam das Stadtrecht. Als 1653 ein Einfall der Neu-Engländer aus Virginia befürchtet wurde, erbaute man da, wo jetzt die berühmte Geschäftsstraße Wall-street liegt, eine Palisadenmauer quer über die Insel. Trotz der starken Besatzung des Forts wurde die Niederlassung doch 1664 von den Engländern unter Admiral Holmes mitten im Frieden in Besitz genommen. Der Herzog von York hatte dazu auch königliche Schiffe gestellt, deshalb wurde der eroberte Hafen ihm zu Ehren benannt. Nur für kurze Zeit gelang es den Niederländern 1673, sich wieder festzusetzen; von 1674 bis 1776 blieb die schnell aufblühende Kolonie unter dem schon 1664 eingeführten Namen New York britischer Besitz. Doch an die holländische Zeit erinnern heute noch die Namen Brooklyn, Harlem und Staten Island. Nach der Unabhängigkeitserklärung vom 4. Juli 1776 und nach der Schlacht von Harlem nahm Washington New York für den jungen Freistaat ein. 1789 tagte der erste Kongreß in der damaligen Bundes-

hauptstadt New York; die Stadt hatte zu dieser Zeit schon fast 30 000 Einwohner. Die Folge war ein rasches Wachstum des wirtschaftlich und politisch überaus wichtigen Seehafens; bis 1800 verdoppelte sich die Einwohnerzahl, bis 1840 verzehnfachte sie sich, um 1900 zählte sie $3^1/_2$ Millionen, für 1910 schätzt man sie für Groß-New York auf 4,8 Millionen!

Es war ein glücklicher Gedanke, mit der Gedächtnisfeier für Hudson auch eine solche für Fulton zu verbinden; denn mit Robert Fultons Tätigkeit wurde erst die Grundlage zu dem raschen, wunderbaren Aufblühen der Stadt und des Seehafens von New York geschaffen, deren Entstehung gerade an dieser Stelle dem von Hudson gewählten Ankerplatze zu danken ist. Erfreulicherweise sind die Amerikaner dabei frei geblieben von der philisterhaften Pedanterie, mit der man anderswo häufig bei solchen Gelegenheiten auf die Stunde genau rechnet. Große Geister stört es wirklich nicht, wenn eine Jahrhundertfeier ausnahmsweise den Zeitraum von 102 Jahren umfaßt. War doch auch das Datum der Gedächtnisfeier der Hermannsschlacht zum mindesten sehr ungenau, wahrscheinlich sogar falsch gewählt. Der Buchstabe tötet, nur der Geist macht lebendig — das gilt auch in diesem Falle! Trotzdem schon früher als der „Clermont" verschiedene englische Dampfboote Versuche anstellten, ist auch die englische Fachzeitschrift „The Engineer" so einsichtsvoll, Fulton volle Ehre zu geben, weil er der erste war, der die Dampfschiffahrt mit Erfolg betrieb und weil er es durchsetzte, daß Kapitalisten ihr Geld in das noch unbekannte Unternehmen steckten. Ohne Vorbehalt kann man dem Ausspruch des „Engineer" vom 1. Oktober 1909 zustimmen: „The men who do the world's work, are not the inventors either of machines or ideas, but the men, who carry inventions or ideas into successful practice." Dieser Umstand wird tatsächlich oft übersehen. Gute Gedanken zu verwerten ist wohl das Schwerste, was es gibt; darum läßt Goethe auch Faust zu dem Schlusse kommen: Im Anfang war die Tat! Ein tatkräftiger Mann leistete schon oft mehr als Tausende von Denkern; dafür gibt es Beispiele genug. „The Engineer" sagt ganz richtig: „Dutzende von Menschen erfanden Pläne, um Schiffe durch Dampfkraft zu treiben; aber Fulton war der erste Mann, dem es gelang, „to convert these dry bones into a living structure"."

Robert Fulton war zweifellos ein Genie, das zeigen seine Erfindungen wie auch sein Lebenslauf. Menschen, die seinem hohen Gedankenflug nicht folgen konnten, erklärten ihn freilich für verrückt. Das ist aber anderen genialen Köpfen ebenso ergangen. Er wurde 1765 in Little Britain in der amerikanischen Grafschaft Lancaster geboren; jetzt heißt seine Geburtsstadt Fulton und liegt im Staate Pennsylvania. Als Lehrling eines Goldschmieds und Uhrmachers zeigte er so große Begabung für Zeichnen, Mechanik und für mathematische Berechnungen, daß ihn ein Gönner in Philadelphia als Porträt- und Landschaftsmaler sowie als Konstruktionszeichner ausbilden ließ. Dabei hatte er im Alter von 21 Jahren schon soviel verdient, um seiner verwitweten Mutter ein kleines Heim in der Grafschaft Washington zu kaufen. 1786 reiste er nach London, um Schüler des berühmten Porträtmalers Benjamin West zu werden. Von diesem seinem Lehrer stammt ein vorzügliches Bildnis Fultons, das im Besitz seines Enkels Robert Fulton Ludlow in Claverack N. Y. ist. Daß Fulton selbst ein befähigter Künstler war, beweist schon der Umstand, daß seine Bildnisse in der Royal Academy und

in der Society of Arts Großbritanniens ausgestellt wurden. Sein gut erhaltenes Selbstbildnis in der American Society of Mechanical Engineers in New York ist ein Meisterwerk und zeigt noch den Einfluß seines Lehrers. Doch Maler war Fulton nur von Berufs wegen, mit seinem Herzen war er Ingenieur und Erfinder. Durch Benjamin West wie durch den seltenen Reiz seiner eigenen Persönlichkeit bekam er Fühlung mit den besten Kreisen Londons.

Schon damals schrieb Fulton (am 30. September 1793) dem Earl of Stanhope über seine Pläne, Schiffe durch Dampf zu treiben und eine schiefe Ebene zum Ausgraben von Kanälen zu verwenden. In demselben Jahre erfand er eine Mühle zum Sägen von Marmor und anderen Steinen und setzte eine solche auch bei Torbay in Betrieb. Am 4. November 1794 fragte er bei der Firma Boulton & Watt nach den Kosten einer Dampfmaschine, die man in ein Boot setzen könne. 1796 erschien von ihm eine Abhandlung über Kanalschiffahrt. 1797 erwarb er in Paris zwei Patente zur Herstellung von Panoramen; während er diese malte (sie sollen noch in der Rue des Panoramas und Passage des Panoramas zu sehen sein), verkehrte er mit dem amerikanischen Ministerresidenten Joel Barlow, dessen vorzügliches, von Fulton gemaltes Bildnis ebenfalls im Besitz von Fultons Enkel ist.

Damals beschäftigte er sich zum ersten Male mit der Erfindung von Seeminen, und zwar von Treibminen, die paarweise an Leinen gekuppelt, gegen verankerte Schiffe oder Schiffe in Fahrt längsseit treiben und dann zur Zündung kommen sollten. Gleichzeitig entstand der Plan seines Unterseebootes „Nautilus“, das an anderer Stelle dieses Heftes näher beschrieben ist.

Unter anderen lehnte auch Napoleon, trotzdem Admiral Latouche-Tréville warm für Fulton eintrat, dessen Erfindung am 6. September 1801 endgültig ab, ebenso wie Fultons Angebot, Schleppdampfer für die Truppentransport-Flottillen der Boulogner Armee zu bauen. Man traute dem Unternehmungsgeist des Amerikaners nicht.

Inzwischen hatte Fulton Freundschaft mit Robert Livingston, dem amerikanischen Gesandten in Paris, geschlossen; dieser ausgezeichnete Mann, dessen Erfindergabe wie Verdienste um die Förderung Fultons immer noch nicht genügend gewürdigt werden, hatte schon 1797 Versuche mit Dampfbooten auf dem Hudson gemacht. Mit Livingstons Geld baute Fulton in Paris sein erstes Dampfboot, mit dem er 1803 Versuche auf der Seine machte; das Boot war aber zu schwach für die Maschine, brach zusammen und sank. Es wurde zwar wieder gehoben, aber auch die späteren Probefahrten fielen ungünstig aus. Da inzwischen wieder Krieg zwischen England und Frankreich ausgebrochen war, reiste Fulton im Mai 1804 nach England, um dort sein Glück zu versuchen.

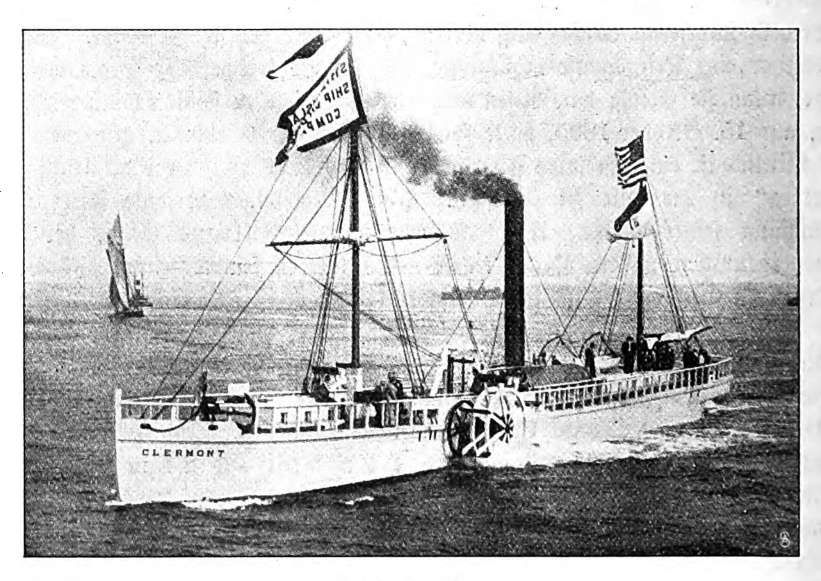
Gianibelli, der die Höllenschiffe von Antwerpen ausrüstete und die Brander gegen die Armada treiben ließ, wurde vom Haß getrieben, als er die Dienste Philipps II. verließ und bei der Königin Elisabeth bessere Würdigung fand. Anders Fulton: ihm war es gleich, welcher Kriegspartei er diente, er war der eifrige, man möchte sagen, fanatische aber neutrale Fachmann, den nur die Liebe zu seinen Erfindungen von Paris nach London führte. Ob seine Minen englische oder französische Schiffe in die Luft sprengten, war ihm ganz gleichgültig; auch um Gelderdienst scheint es ihm nicht zu tun gewesen zu sein. Er wollte seine Erfindung „nutzbar“ machen. Allerdings scheint

ihn auch ein bizarrer Idealismus geleitet zu haben; denn seiner kleinen Schrift: „Torpedo-war, or submarine explosions“ gab er das Motto: „Die Freiheit des Meeres wird das Glück der Erde werden.“ Nur daß er den Teufel mit Beelzebub austreiben wollte. Es gelang ihm, den Premierminister Pitt für seine Pläne zu gewinnen. Im Oktober 1804 rüstete er für die Katamaran-Expedition gegen die napoleonischen Landungsflottillen die Katamarans aus. Es waren Holzkasten, 7 m lang und 1 m breit, mit 2500 kg Pulverladung, die Uhrwerke als Zünder trugen. Schiffsboote schleppten die Katamarans in Schußweite des Feindes und überließen sie dann dem Strom. Der Erfolg war sehr gering, nur ein französisches Boot wurde zerstört. Aber die neue „barbarische“ Kampfweise erregte allerwärts, auch in England, Abscheu. Als Fulton dem Admiral Lord Jervis später seine Torpedos erklärte, sagte der alte Seeheld mit seemännischer Offenheit: „Pitt war der größte Narr, der je gelebt hat, daß er eine Kriegswaffe begünstigte, die die Beherrscher der See nicht wünschen und die, wenn sie Erfolg hat, diesen möglicherweise die Herrschaft rauben wird.“ Kurz vorher, am 15. Oktober 1805, hatte Fulton Erlaubnis bekommen, mit einem Torpedo (wahrscheinlich ist eine Seemine gemeint) auf der Reede von Deal die dänische Brigg „Dorothea“ in die Luft zu sprengen. Pitts Nachfolger versagte Fulton jegliche Unterstützung seiner Pläne. Und das war nur zu Fultons Glück, der nun dem „rückständigen“ Europa den Rücken kehrte und sofort in seiner Heimat ans Werk ging, mit Livingstonschem Kapital die Dampfschiffahrt auf dem Hudson ins Leben zu rufen.

Vor der Abreise aus England hatte der planreiche Erfinder die berühmte Maschinenfabrik, die schon erwähnte Firma Boulton & Watt in Soho, beauftragt, nach seinen eigenen Plänen eine Raddampfermaschine mit aufrecht stehendem Zylinder von 0,6 m Durchmesser und 1,2 m Kolbenhub zu bauen. Ihr kupferner, bei Cave & Son erbauter Kessel war 6 m lang, 2,4 m breit und 2,1 m hoch. Die achtschaufeligen Räder hatten 4,6 m Durchmesser. Die gut verpackte Maschine kam fast gleichzeitig mit Fulton in New York an. Dort hatte inzwischen Livingston für Fulton das Monopol für die Dampfschiffahrt auf dem Hudson und anderen Flüssen des Staates New York ausgewirkt. Auf der Werft von Charles Brown in New York wurde der Schiffskörper des „Clermont“ aus Holz gebaut; er war 45,4 m lang, 5,5 m breit und hatte 0,6 m Tiefgang. In genau der gleichen Abmessung war die Nachbildung für die Hudson-Fulton-Feier erbaut. Die Spanten dienten als Lager für den Kessel und die vor diesem aufgestellte Maschine. Des Dampfboots einziges Deck hatte ein großes Luk, mit Geländer umgeben, in dem Kessel und Maschine ohne Schutz gegen die Witterung standen. Zwei leichte Masten mit einem Rah- und einem Gaffelsegel bildeten die Takelung. Gesteuert wurde mit der Pinne. Radkasten gab es noch nicht, sie waren auch bei der geringen Schiffsgeschwindigkeit von 5 kn nicht erforderlich. Das ganze Schiff nebst Maschine und Kessel kostete 18 600 £, ein ungeheurer Preis für ein Flußfahrzeug jenes bescheidenen Zeitalters.

Die erste Fahrt des „Clermont“ fand am 17. August 1807 statt. Eine schaulustige und spottsüchtige Menge erwartete von der „schwimmenden Sägemühle“, die man drastisch genug „Fulton's Folly“ getauft hatte, einen gründlichen Mißerfolg. Aber es kam anders. Fulton hatte genügende Vorsichtsmaßregeln getroffen, um die erst später modernen Maschinenzusammenbrüche und anderen Probefahrtsmängel zu meiden

Kaum war das Boot losgeworfen, als die Räder sich zu drehen begannen; stolz steuerte Fulton sein Werk in die Strommitte und entfernte sich schnell von seinen sarkastischen Beobachtern, die nun plötzlich in jubelnde Beifallsstürme ausbrachen. Der Erfolg hatte ihm Recht gegeben. Der „Clermont“ erreichte am nächsten Mittag Clermont Dock, den Wohnsitz des Kanzlers Livingston. Am 19. wurde die Fahrt nach Albany mit $4^{1}/_{2}$ kn Geschwindigkeit fortgesetzt. Die Folge des Fultonschen Erfolges war das schnelle Aufblühen der Dampfschiffahrt auf dem Hudson. Schon 1808 bauten die beiden Unternehmer den Dampfer „Car of Neptune“; 1811 folgte „Paragon“, 1812 „Firefly“, 1813 „Richmond“ usw. Die Teilnehmer der Gedenkfeier hatten Gelegenheit, neben dem Nachbild des alten „Clermont“ den neusten Hudsonflußdampfer von 1909,



„Clermont“.

natürlich „Robert Fulton“ genannt, zu bewundern; er ist 106 m lang, 13 m breit, hat 2,3 m Tiefgang und $23^{1}/_{2}$ kn Geschwindigkeit. Dieses Prachtboot hat drei Salondecks übereinander.

Fultons Tatkraft und Erfindungsgabe blieb aber auch seit seinem großen Erfolge nicht auf den Flußdampferbau beschränkt. 1812 baute er das erste einer Reihe vorzüglicher Fährboote für New York, deren Schiffsform sich dort bis heute erhalten hat. Auch das Seeminenwesen entwickelte er weiterhin für sein Vaterland mit gutem Erfolg. Der Kongreß erkannte, „daß der unterseeische Gebrauch des Pulvers in nicht zu ferner Zeit eins der besten und billigsten Hafenverteidigungsmittel sein würde“, und bewilligte Fulton reichliche Mittel für seine Versuche. Das Minenwesen blieb Fultons Steckenpferd, das beweist sein eigener Ausspruch: „Ich will nicht sagen, daß die Erfindung der Schiffsdampfmaschine auch nur halb so wichtig ist wie das Torpedosystem zur Verteidigung und zum Angriff, denn daraus wird die Freiheit des Meeres entstehen. Tausende von Zeugen haben das Dampfboot in schneller Bewegung gesehen, aber sie

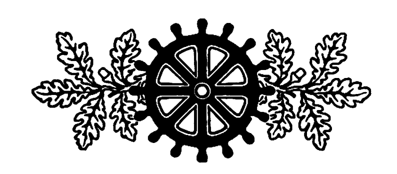
haben nicht gesehen, wie ein Kriegschiff von einem Torpedo zerstört wird, und deshalb glauben sie nicht daran." Im Todesjahr des sonderbaren Schwärmers, 1815, erschien eine kleine, wahrscheinlich sehr interessante und jetzt seltene, anonyme Schrift: „Hints relative to Torpedo-warfare by a gentleman of the state of New York, as an appendix to Machiavelli's Art of war", die schon nach dem Titel zu urteilen, wohl nur von Fulton verfaßt sein kann.

Auch den Bau des ersten großen Kriegsdampfers hat Fulton nach eigenen Plänen geleitet. Dieses sehr merkwürdige, aber durchaus zeitgemäße Schiff, „Demologos", auch „Fulton the First" genannt, lief 1814 vom Stapel, wurde aber erst nach Fultons Tod fertig. Das Schiff war wie die New Yorker Fährboote mit rundem Bug und Heck von gleicher Form gebaut, hatte auch Bug- und Heckruder; es war 47 m lang, 17 m breit und hatte 6 m Tiefgang mit flachem Boden und Doppelkiel. In der Mitte des Schiffes war ein großer Brunnen eingebaut für das einzige Schaufelrad von 5 m Durchmesser; Maschine und Kessel standen neben dem Brunnen. Geschwindigkeit nur 4½ kn. Die Bordwände waren von etwa 2 m unterhalb der Wasserlinie bis zum Oberdeck mit 1,5 m dickem Holzpanzer geschützt, der damals genügte, weil noch keine Granaten erfunden waren. Im Batteriedeck standen in engen Pforten zwanzig 32-Pfünder, davon je zwei im Bug und Heck, die anderen in der Breitseite. Fulton hatte außerdem geplant, zwei Unterwassergeschütze einzubauen! Die Takelung ist unbekannt, das Schiff hatte zwei Masten und zwei Bugspriete. Achtern und vorn gab es auf dieser an die Popowkas erinnernden schwimmenden Batterie nicht. Bei der Probefahrt im Juli 1815 soll das Schiff 43½ Seemeilen in 8½ Stunden abgelaufen haben.

Fulton starb schon im Alter von 50 Jahren, am 24. Februar 1815; er war einer von den seltenen Männern rastlosen Schaffens, das zeigt sein Lebenswerk, und er hatte auch das seltene Glück, einen echten Freund und Förderer zu finden, der ihn voll verstand. Treffend sagt die Hudson-Fulton-Nummer des „Scientific American": „Fulton had genius, and Livingston had the genius to perceive it."

Die Amerikaner aber erfüllten eine echte Ehrenpflicht, daß sie ihren großen Landsmann Robert Fulton zugleich mit dem großen Seefahrer Henry Hudson feierten! Ehre dem Volke, das seine großen Männer der Tat gebührend ehrt!

Georg Wislicenus.



Fultons Unterseeboot.

(Mit 1 Abbildung.)

Große Erfindungen brauchen Zeit, um sich durchzusetzen. Sie können schon längst das Licht der Welt erblickt haben, ohne noch eine besondere Wirkung auf die Menschheit auszuüben, und ruhen ungenutzt, bis der rechte Mann auftritt, mit weitem Blick das Wesen der Sache erfaßt, seine ganze Kraft dafür einsetzt und ihr zum Siege verhilft, wie es in unseren Tagen Zeppelin für die Luftschiffahrt, vor hundert Jahren Fulton für die Dampfschiffahrt tat.

Aber der Größte würde sich vergeblich zum Vorkämpfer einer neuen Idee machen, wenn die äußeren Vorbedingungen für den Fortschritt noch nicht gegeben sind.

Fulton war nicht der Erfinder der Dampfschiffahrt, aber er kam im rechten Augenblick und fand seinen Weg geebnet. Auf einem anderen Gebiete, dem der Unterwasserschiffahrt, war sein Mühen nicht weniger energisch. Hier blieb es umsonst. Weit spätere Jahre erst sollten verwirklichen, was sein vorausschauendes Genie schon erreichbar glaubte.

Heute, wo die Fragen der Unterwasserschiffahrt mit Hilfe der modernsten Technik im wesentlichen gelöst sind, muß es erstaunlich scheinen, wie er mit seinen primitiven Hilfsmitteln an diese Aufgabe zu gehen wagte.

Robert Fulton*), 1765 in Amerika geboren, kam 1794 als Maler nach England und wandte sich erst dort endgültig den technischen Wissenschaften zu. Er nahm Patente auf verschiedene Erfindungen und wurde 1795 Zivilingenieur. Bald darauf finden wir ihn, auf die Aufforderung des amerikanischen Gesandten, nach Paris übergesiedelt, wo er der Regierung der Republik den Plan eines Kanal- und Schleusensystems unterbreitete. Mehr als dieses Projekt brachte ihm die Errichtung eines Panoramas schnelle Popularität in der französischen Metropole ein.

In dieser Zeit war es, wo Fulton zwischen seinen anderen Arbeiten den Plan eines Unterwasserfahrzeuges entwarf, der im Jahre 1797 so weit gediehen war, daß er dem französischen Ministerium vorgelegt werden konnte.

Es mag befremden, daß Fulton, der bisher weder zum Kriegswesen im allgemeinen noch zur Seekriegführung im besonderen Beziehungen hatte, einem Problem sich zuwandte, das neben technischen auch seemännische Kenntnisse und Fähigkeiten verlangte.

Vergegenwärtigen wir uns die damalige politische Lage Frankreichs. Der Friede von Campo Formio hatte es von seinen festländischen Gegnern befreit. Aber dieser glänzende Erfolg konnte nicht darüber wegtäuschen, daß in England ein gefährlicher und vorläufig unerreichbarer Gegner zu besiegen blieb. Der Zustand der französischen Flotte verhinderte sie, die offene Seeschlacht zu wagen. Ein Mittel zu finden, daß in dieser Lage

*) Die Darstellung folgt den Werken:
Maurice Delpeuch: „Les Sous-marins à travers les siècles", Paris, Société d'Edition et de Publication, und
Murray F. Sueter: „The Evolution of The Submarine Boat, Mine and Torpedo", Portsmouth, J. Griffin & Co., 1907.



erlaubte, dem Feinde Abbruch zu tun, mußte eine reizvolle Aufgabe für einen erfinderischen Kopf sein.

Fulton mußte zunächst durch die praktische Ausführung die Brauchbarkeit seines abenteuerlichen Projekts zu erweisen trachten. Dazu war Geld nötig. Der Weg, den er beschritt, um es zu beschaffen, ist interessant. Er zeigt, daß Fulton die Eigenschaften des Geschäftsmannes besaß, die sich mit dem technischen Genie verbinden müssen, um Erfolge zu zeitigen.

Am 13. Dezember 1797 teilte ein Schreiben Fultons dem Direktorium, das damals an der Spitze der Republik stand, mit, daß er das Unterseeboot „Nautilus" erfunden habe, mit dessen Hilfe er die englische Flotte zu zerstören hoffe. Um die Regierung vor allen lästigen Weiterungen zu bewahren, schlug er vor, eine von ihm begründete Gesellschaft solle den Bau und den Betrieb des Bootes unter folgenden (im Auszug wiedergegebenen) Bedingungen übernehmen:

1. Die Regierung zahlt 4000 Francs pro Kanone für jedes zerstörte englische Schiff von mehr als 40 Kanonen, 2000 Francs pro Kanone für jedes kleinere Schiff.
2. Alle vom „Nautilus" genommenen Krieg- und Handelsschiffe werden Eigentum der Gesellschaft.
3. Die Gesellschaft hat das Monopol für den Bau von „Nautilus"-Fahrzeugen in Frankreich. Für die Berechtigung zum Bau eines solchen Fahrzeuges zahlt die Regierung 100 000 Francs Lizenz.
4. Die Erfindung darf nicht gegen die Vereinigten Staaten von Amerika angewandt werden.
5. Im Fall vorzeitigen Friedensschlusses werden der Gesellschaft die Auslagen vergütet.
6. Die Besatzung des „Nautilus" wird durch Verleihung einer „Kommission" als regulär kriegführend gestempelt. Sollte sie in dieser Eigenschaft vom Feind nicht anerkannt werden, so greifen Repressalien gegen feindliche Gefangene Platz.

Indessen, Fulton mußte die Erfahrung machen, die manchem von seiner Erfindung Begeisterten nicht erspart bleibt: Der auf das nächstliegende Nützliche konzentrierte Sinn des sparsamen Staats hat wenig übrig für Luftschlösser, auch wenn der Weg dahin verlockend gemacht wird.

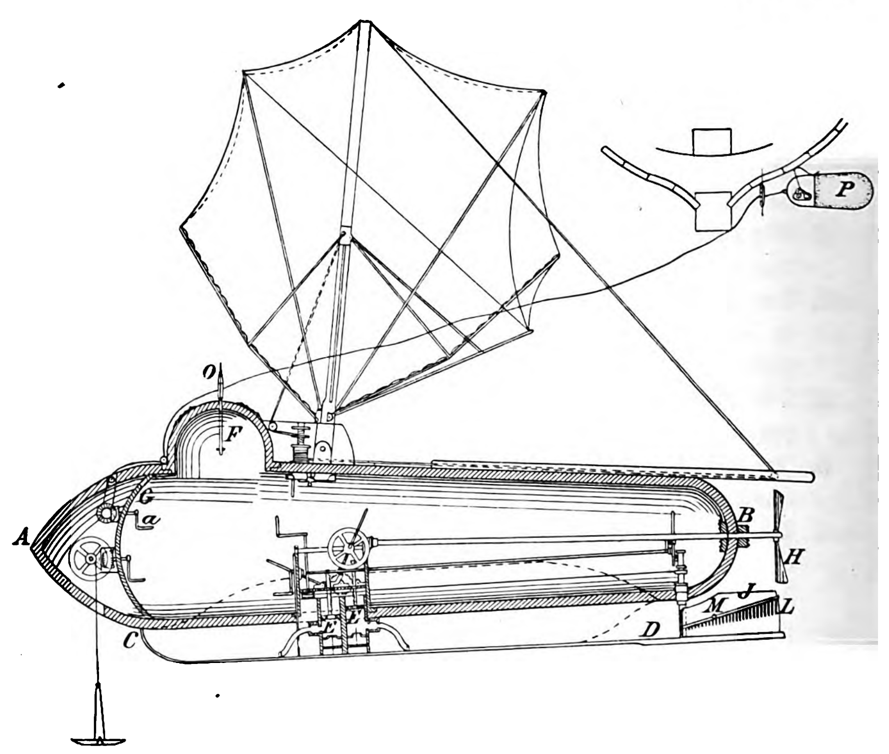
Die Anerbietungen Fultons wurden zwar zunächst im Prinzip angenommen. Freilich mit wesentlichen Einschränkungen, die natürlich vor allem den Geldpunkt betrafen. Aber noch auf einen anderen Stein des Anstoßes traf Fulton schon hier, der ihm in Zukunft noch viel zu schaffen machen sollte. Es war die Durchsetzung der Kommission. Die Kriegführung unter Wasser erschien jener Zeit zu heimtückisch und unehrenhaft, um sie im Namen des Staats ausüben zu lassen. Dazu fürchtete man entsprechende Gegenmaßregeln der Engländer und Repressalien gegen die zahlreichen französischen Gefangenen in England. Diese Vorurteile hat Fulton nie völlig zu besiegen vermocht.

Der weitere Verlauf der Verhandlungen führte trotz Fultons Entgegenkommen nicht zum Ziele. Erst nach einem Wechsel des Marineministers wurde eine

Kommission von hohen Seeoffizieren und Technikern zur Prüfung des Projekts eingesetzt. Ihr Gutachten lautete im allgemeinen sehr günstig. Umsonst — die Bedenken siegten schließlich, Fulton wurde abgewiesen.

Enttäuscht wandte er sich mit seiner Erfindung nach Holland — auch dies vergebens.

Da wurde Napoleon Bonaparte erster Konsul der französischen Republik. Schon früher hatte Fulton sein Zutrauen zu diesem Manne gezeigt, als er dem Direktorium vorschlug, durch General Bonaparte die Pläne seines Bootes beurteilen zu lassen. Jetzt eilte er sofort nach Frankreich zurück. In ausführlicher Denkschrift legt er seine Absichten dar; nichts Geringeres hofft er, als die englischen Häfen mit seinen



Fultons Unterseeboot „Nautilus".

Fahrzeugen zu blockieren, und diesmal dringt er durch. Im Jahre 1800 wird der erste „Nautilus" in Rouen auf Stapel gelegt, Ende Juli ist er zu Erprobungen bereit.

„Nautilus" (siehe Abbildung) hatte die Form eines Ellipsoids A-B von 6,5 m Länge und 1,95 m Breite. Er trug einen eisernen 0,52 m hohen Kiel CD, der als Tauchtank ausgebildet war und durch Pumpen EE mit Wasser gefüllt und gelenzt werden konnte. Der Auftrieb betrug nur 4 bis 5 kg. Ein Beobachtungsdom F sollte dem Führer den Ausguck durch starke Glasfenster gestatten. Das Kollisionsschott G teilte vorn einen Raum ab, der die Ankereinrichtung aufnahm. Die Fortbewegung geschah durch die Schraube H, deren Welle mit der Hand betätigt wurde. Das Horizontalruder J für die Tiefensteuerung war auf dem Heckruder LM angebracht. Für die Über-

wasserfahrt besaß das Boot noch einen umlegbaren Mast mit Segel. Nachträglich brachte Fulton auf dem Bootskörper einen flachen Aufbau an, der bei aufgetauchter Fahrt der Besatzung zum Aufenthalt dienen konnte. Er ist mit dem flachen Deck des heutigen Tauchboots zu vergleichen. Die Besatzung bestand aus drei Mann, für die nach Fultons Berechnung der Luftinhalt des Bootes auf 3 Stunden reichen mußte.

Die Verwendung des „Nautilus" war folgendermaßen gedacht: Das Boot sollte unter den Boden eines feindlichen Schiffes fahren und vom Beobachtungsdom aus den Dorn F in den Schiffsboden eintreiben. Der vordere Teil dieses Dorns, O, trug ein Auge, durch das ein auf der Rolle a befestigtes Ende fuhr. An diesem wurde der mit Explosivstoff geladene „Torpedo" P — auch eine Erfindung Fultons — geschleppt. Saß der Dorn F fest, so war das Ende zunächst soweit zu fieren, bis sich „Nautilus" außerhalb des Gefahrbereichs befand. Wurde es dann festgehalten, so holte sich der Torpedo an den Schiffsboden heran, wo ihn eine Aufschlagzündung zur Detonation brachte.

Die ersten Erprobungen des „Nautilus" fanden auf der Seine statt; des starken Stromes wegen siedelte aber Fulton bald nach Le Havre über. Tauchversuche bis zu 2½ Stunden und Unterwasserfahrt gelangen gut, letztere freilich erst, nachdem auch am Bug eine Schraube angebracht war. So sehr wuchs bald das Zutrauen des Erfinders und seiner Gehilfen zu ihrem Fahrzeug, daß sie seine Seeeigenschaften auf einer Fahrt nach Cherbourg zu erproben beschlossen. Von schlechtem Wetter überrascht, mußten sie unterwegs Zuflucht suchen. Fulton scheint sich nun doch überzeugt zu haben, daß derartige Unternehmungen über See seinem Boot zu viel zumuteten. Nach längerem Zögern gab er seinen „Nautilus" auf, nachdem er alle wichtigen Apparate herausgenommen hatte, und kehrte angesichts des nahenden Winters nach Paris zurück — nicht ohne vorher noch einen Angriff auf zwei in der Nähe kreuzende englische Briggs versucht zu haben. Er mißlang, denn die wahrscheinlich gewarnten Engländer waren auf ihrer Hut.

Trotz dieses letzten Mißerfolges konnte Fulton im ganzen mit seinen Resultaten zufrieden sein. Sofort sehen wir ihn denn auch mit dem Angebot eines neuen „Nautilus" sich an die Regierung wenden. Aber nur der energischen Fürsprache einflußreicher Freunde, darunter Laplace, hatte er schließlich die Zustimmung Napoleons zu danken.

Im Juli 1801 begannen die Erprobungen des neuen Bootes, diesmal in Brest. Sie verliefen noch glänzender als die früheren. Es wurden Tauchtiefen von 25 Fuß und mit Hilfe von Luftergänzung durch komprimierte Luft Tauchzeiten von über 4 Stunden erreicht. Eine Strecke von 400 m wurde unter Wasser zurückgelegt.

Fulton schien also auf dem besten Wege zur Verwirklichung seines Traumes zu sein. Es gelang ihm, von seinem Fahrzeug aus eine verankerte Schaluppe in die Luft zu sprengen, und er erbot sich sogar, zwei englische Fregatten, die auf der Reede kreuzten, zu zerstören. Aber das lehnte der Marineminister ab mit den Worten: „Gehen Sie, Ihre Erfindung taugt für Algerier und Korsaren, aber seien Sie versichert, daß Frankreich noch nicht von der hohen See verschwunden ist."

Da — merkwürdigerweise — steht Fulton plötzlich von seinem Ziel ab. Mochte der Grund jene Geringschätzung der unritterlichen Waffe oder die damit wohl zusammenhängende geringe Unterstützung sein, die ihm die Hafenbehörden zuteil werden ließen,

oder neue Ideen, in denen wir ihn auch praktisch sich versuchen sehen: Vernichtung feindlicher Schiffe durch Torpedos, die von schnellen Überwasserfahrzeugen geschleppt wurden, oder andere nicht mehr nachweisbare Gründe. Jedenfalls hört hier Fultons Arbeit am Unterwasserboot in Frankreich auf. Gleichzeitig scheint sich Napoleons Interesse von ihm abgewandt zu haben. Fultons spätere Tätigkeit in Frankreich auf anderen Gebieten, z. B. seine Dampfschiffahrts-Experimente, blieben unbeachtet.

Im Jahre 1804 finden wir den unermüdlichen Verfechter seiner Ideen in England, wo er Pitt seine Unterseebootspläne vorlegt. Wirklich kam es auch zur Bildung einer Kommission, die sie prüfen sollte. Aber das Resultat mehrerer erfolgreicher Unterwassersprengungen, die zunächst die gefährliche Wirkung des Torpedos an und für sich erwiesen, war nur, daß der Erste Lord der Admiralität, Earl of St. Vincent, heftige Anklagen gegen Pitt erhob, weil er die Entwicklung einer Waffe begünstige, die der Starke nicht brauche, deren erfolgreiche Ausbildung aber dazu dienen könne, ihn seiner Seeherrschaft zu berauben.

So schwanden Fultons Hoffnungen dahin. Das Ansinnen, seine Erfindung an England zu verkaufen, damit sie dessen Gegnern nicht dienen könne, wies er hochsinnig zurück: Nie werde er eine Erfindung verbergen, die seinem Vaterlande vielleicht nützen könne. — So wurden ihm nur seine Auslagen ersetzt.

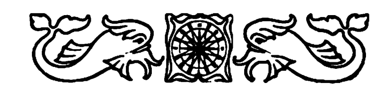
Nach vielen Mißerfolgen kehrte er 1806 nach Amerika zurück.

Es ist Fulton vorgeworfen worden, er habe bei der Ausbildung seiner neuen furchtbaren Waffe den Zweck des Gelderwerbs in erster Linie verfolgt. Der Umstand, daß er seine Erfindung drei verschiedenen Ländern anbot, scheint den Vorwurf zu rechtfertigen. Aber sein Verhalten jenem englischen Anerbieten gegenüber legt Zeugnis ab von seiner idealen Gesinnungsart, und wir haben keinen Grund, an der Aufrichtigkeit seiner Aussage zu zweifeln: mit seiner radikalen und damals noch unerhörten Art der Kriegführung wolle er nichts anderes, als den Krieg möglichst bald beenden und für die Zukunft unmöglich machen. —

Inzwischen ist die Zeit gekommen, die nicht nur die technischen Mittel bietet, das Unterseeboot zu einer wirksamen Waffe auszubauen, sondern die auch, im heißen Wettkampf der Nationen um kriegstechnische Vervollkommnung hart geworden, kein Bedenken trägt, diese Waffe zu verwenden.

Unterseeboote sind schon vor Fulton erfunden und gebaut worden. Erst lange nach ihm haben sie sich zur wirklichen Brauchbarkeit und zu allgemeiner Anerkennung durchgerungen. Aber auf dem Wege dahin hat Fulton einen guten Schritt vorwärts getan. So wenig neben ihm die Namen derer vergessen werden dürfen, die vor ihm den Gedanken der Dampfschiffahrt zu verwirklichen gestrebt haben, so sehr ist es billig, sein Verdienst an der Entwicklung der Unterwasserschiffahrt zu würdigen.

Gle.



Zur Schaffung eines internationalen Seekriegsgesetzbuches.

Von Dr. Hans Wehberg, Düsseldorf.

Die großen Fragen des Seekriegsrechtes haben die Völker von jeher in besonderem Maße interessiert. Denn viel stärker als der Landkrieg übt der Seekrieg auch auf die Neutralen einen außerordentlichen Einfluß aus. Die großen Schiffahrts- und Versicherungsgesellschaften sind in hervorragender Weise an der Wegnahme feindlicher und neutraler Schiffe und Waren beteiligt und ebenso der internationale Handel. Wir finden daher schon in früheren Zeiten viele Bestrebungen der Handelskammern und Kaufleute größerer Städte fast aller Länder, die darauf hinausgehen, das Seekriegsrecht zu kodifizieren oder veraltete Institutionen des Seekriegsrechtes zu beseitigen. So haben sich wiederholt Körperschaften für die Beseitigung des Seebeuterechts ausgesprochen.

Gerade in der neueren Zeit ist der Einfluß der Wirkungen namentlich des Seebeute-, Konterbande- und Blockaderechts auf die neutralen Personen gewachsen, da sich durch den modernen Aufschwung der Schiffahrtsgesellschaften und der Seeversicherung die hier in Betracht kommenden Verhältnisse völlig verändert haben, wie ich in meiner Schrift über „Das Beuterecht im Land- und Seekriege" (Tübingen, J. C. B. Mohr 1909) S. 107 ff. nachzuweisen versucht habe. Daher ist der Wunsch der an einem Seekriege interessierten neutralen Personen und Körperschaften nach Kodifizierung aller Kriegsregeln dringender geworden, weil die Gefahren des Seekrieges für sie so außerordentlich gewachsen sind und naturgemäß durch Beseitigung der vielfach noch vorhandenen Rechtsunsicherheit der Schaden verringert werden kann. Dadurch können vor allem die großen Seeversicherungsgesellschaften ihre Prämien herabsetzen, und es wird im Gegensatze zu früheren Zeiten mehr Eigentümern Gelegenheit zur Versicherung ihrer Schiffe gegeben. Aus dem gleichen Grunde erstreben natürlich auch die feindlichen Privatgesellschaften eine Kodifizierung des Seekriegsrechtes.

Aber nicht nur der internationale Handel, die Schiffahrts- und Seeversicherungsgesellschaften sind in hervorragendem Maße an der Kodifizierung des Seekriegsrechtes interessiert. Ebenso stark ist auch der Wunsch bei den neutralen und feindlichen Staaten selbst. Denn die große Unklarheit, die in so vielen Punkten des Seekriegsrechtes, z. B. bei dem Anhaltungs- und Durchsuchungsrechte, herrscht, hat schon wiederholt Anlaß zu Zwistigkeiten unter den Völkern gegeben.

Angesichts der Tatsache, daß der Landkrieg nicht in gleichem Maße wie der Seekrieg einen Einfluß auf die neutralen Staaten und Personen ausübt, erscheint es daher verwunderlich, daß wir seit der ersten Haager Friedenskonferenz von 1899 ein fast völliges Gesetzbuch für das Landkriegsrecht besitzen, dagegen für das Seekriegsrecht bis auf den heutigen Tag nicht. Der Grund für diese eigenartige Erscheinung ist darin zu suchen, daß das Landkriegsrecht eine viel längere Entwicklung hinter sich hat als das Seekriegsrecht. Ein Völkerrecht kann sich bekanntlich nur dort bilden, wo die Völker sich als gleichberechtigt anerkennen. Während dies für den Landkrieg schon recht früh, vor allem durch den Westfälischen Frieden erreicht worden ist, hat sich in bezug auf

das Seekriegsrecht ein allgemein anerkanntes Völkerrecht erst viel später entwickelt, weil fortwährend ein Staat die Vorherrschaft zur See innegehabt hat. Im 15. und 16. Jahrhundert haben sich die Spanier, im 17. Jahrhundert die Niederländer niemals auf eine Reform einlassen wollen, weil sie als herrschende Seemacht kein Interesse daran hatten. Seit dem Rückgange der holländischen Macht hat vor allem England seine Überlegenheit zur See zum Nachteile der anderen Staaten geltend gemacht.

Der einseitige Standpunkt Englands wurde noch auf der ersten Friedenskonferenz von dem englischen General Ardagh betont Neuerdings aber hat England bei der Einreichung eines Entwurfes zur Errichtung eines internationalen Prisenhofes und bei der nach der modifizierten Annahme jenes Entwurfes nötig gewordenen Einberufung einer Seekriegskonferenz seine ablehnende Haltung aufgegeben, so daß man wohl annehmen darf, sein bisher so hartnäckig in den Fragen des Seekriegsrechtes geleisteter Widerstand werde nun aufhören. Wenn man die unter Englands Zustimmung erreichten Resultate der Londoner Seekriegskonferenz betrachtet und sich der Tatsache erinnert, daß England 1909 in der Frage, ob für die Bestimmung der Eigenschaft des Eigentümers dessen Wohnsitz oder dessen Nationalität entscheidend sei, zur Aufgabe seines eigenen Standpunktes für den Fall bereit war, daß dadurch eine Einigung der Mächte zustande gekommen wäre, kann man kaum zu einem anderen Resultate gelangen.

Aber ganz abgesehen davon, daß England in neuerer Zeit seine Vorherrschaft zur See bei den internationalen Vereinbarungen weniger scharf betont hat, drängt auch die neuere Entwicklung des Völkerrechtes dazu, die Interessen der neutralen Staaten mehr zu beachten. Das neuere Völkerrecht beruht in erster Linie nach den Worten Nippolds und Niemeyers auf der internationalen Solidarität der nationalen Interessen. Während früher jeder Staat seinen eigenen Weg schritt, ist heute infolge der immer größer werdenden, vor allem wirtschaftlichen Abhängigkeit der einzelnen Länder voneinander eine gegenseitige Rücksichtnahme unerläßlich. Daher wird das Recht der Neutralen von Jahr zu Jahr mehr betont. Wie sehr dies der Fall ist, ergibt sich vor allem aus der Schaffung des Oberprisengerichtes durch die zweite Haager Friedenskonferenz, das ja nach Artikel 3 des entsprechenden Abkommens in erster Linie in Kraft tritt, wenn die Entscheidung der nationalen Gerichte das Eigentum einer neutralen Macht oder Privatperson betrifft, während bei einem Urteile über feindliches Eigentum ein Rekurs nur unter drei besonderen Voraussetzungen eingelegt werden kann. Ebensosehr spricht hierfür die Tatsache, daß die Londoner Konferenz das Recht der Blockade, Konterbande und der Seebeute geregelt hat, drei Institutionen, von denen die Neutralen in ganz besonderer Weise betroffen werden.

Gerade diese zuletzt genannte Londoner Konvention von 1909, die vor allem durch die allgemeine Einsicht der Notwendigkeit eines wachsenden Schutzes zustande gekommen ist, hat den Weg zu einer völligen Kodifikation des Seekriegsrechtes geebnet Die Londoner Festsetzungen bieten zusammen mit den Abkommen der zweiten Haager Friedenskonferenz und der Pariser Erklärung von 1856 eine fast vollständige Festlegung der Gesetze und Gebräuche des Seekrieges. Es fehlt, abgesehen von einer weiter unten zu betrachtenden Ausnahme, vor allem nur eine Festsetzung über folgende Punkte:

1. Ob für die feindliche oder neutrale Eigenschaft des Eigentümers der an Bord

feindlicher Kauffahrteischiffe befindlichen Waren die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz des Eigentümers maßgebend ist.

2. Ob die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe auf hoher See stattfinden darf und ob die in Kriegschiffe umgewandelten Handelsschiffe während der Dauer des Seekrieges wieder in Handelsschiffe umgewandelt werden dürfen.

3. Die Bestimmungen des Anhaltungs- und Durchsuchungsrechtes. (Abgesehen von den Bestimmungen über das Konvoirecht und den Widerstand gegen die Durchsuchung im siebenten und achten Kapitel der Londoner Konvention.)

Da die Londoner Seekriegskonferenz ein ganz unerwartet günstiges Resultat gehabt hat, so darf man auch eine Kodifizierung der noch fehlenden Punkte dieser für den Seekrieg charakteristischen Rechte bald erwarten.

Fassen wir nun die Ergebnisse der bisherigen Bemühungen zur Kodifikation des Seekriegsrechtes zusammen und lassen wir einmal die Frage ganz beiseite, welche Vorbehalte die verschiedenen Staaten bei der Ratifizierung der einzelnen Konventionen gemacht haben, so kommen als heute geltendes materielles internationales Recht folgende Abkommen in Betracht:

a) Die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856, betreffend die Abschaffung der Kaperei, die Anerkennung der Grundsätze „frei Schiff, frei Gut", „unfrei Schiff, frei Gut" und die Effektivität der Blockade.

b) Das Abkommen von 1907 über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten.

c) Das Abkommen von 1907 über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe.

d) Das Abkommen von 1907 über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen.

e) Das Abkommen von 1907 über die Beschießung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten.

f) Das Abkommen von 1907 über die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg.

g) Das Abkommen von 1907 über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechtes im Seekriege.

h) Das Abkommen von 1907, betreffend die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Falle eines Seekrieges.

i) Die Londoner Seekriegskonvention von 1909, betreffend die Blockade, Konterbande, neutralitätswidrige Unterstützung, Zerstörung neutraler Prisen, Flaggenwechsel, feindliche Eigenschaft, Geleit, Widerstand gegen die Durchsuchung und Schadenersatz.

Man wird unschwer finden, daß diese Konventionen lediglich über solche Fragen handeln, die dem Seekriege im Gegensatze zum Landkriege eigentümlich sind. Gerade die Fragen der Blockade, der Seebeute, der Konterbande usw. tauchen nur im Seekriege auf, und das Abkommen über die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges beschäftigt sich naturgemäß mit diesen Fragen nicht. Es gibt aber für den Seekrieg noch eine Reihe anderer Fragen, die ihm mit dem Landkriege gemeinsam sind, wenn sie auch entsprechend dem Schauplatze des Seekrieges eine gewisse Modifikation erleiden müssen. Bestimmungen

über den Begriff der Kriegführenden, die Kriegsgefangenen, Spione, Parlamentäre, Kapitulationen, Waffenstillstand usw. sind für den Seekrieg bisher nicht oder zum mindesten in nicht annähernd gleich großer Ausführlichkeit wie für den Landkrieg getroffen worden, und doch kann es keinem Zweifel unterliegen, daß auch das Seekriegsrecht solcher Regeln bedarf. Daher hat auch die zweite Haager Konferenz von 1907 bereits den Versuch gemacht, festzustellen, inwieweit die Regeln des Landkrieges auch auf den Seekrieg Anwendung finden können.*) Der holländische Delegierte Jonkheer van Karnebeek hat der Konferenz über diese Fragen einen ausgezeichneten Bericht erstattet, der in dem III. Bande der Konferenzprotokolle S. 1053ff. abgedruckt ist.

Was den ersten Abschnitt der Ordnung der Gesetze und Gebräuche des Landkrieges angeht, der von den „Kriegführenden" handelt, so kann das erste Kapitel von dem „Begriffe des Kriegführenden" keine Anwendung finden. An dieser Stelle wäre vielmehr das „Abkommen über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe" einzufügen. Dagegen kann das zweite Kapitel über die Kriegsgefangenen recht wohl für den Seekrieg gelten. Es wird lediglich die Frage entstehen, ob die Kriegsgefangenen auf einem Schiffe anders als zu Lande behandelt werden sollen. Ich persönlich glaube, daß eine verschiedene Behandlung nicht erforderlich erscheint. Sodann ist zu erwähnen, daß das Los der Gefangenen von feindlichen Handelsschiffen bereits durch das dritte Kapitel des „Abkommens über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege" geregelt ist. Das dritte Kapitel des ersten Abschnittes des Landkriegsgesetzbuches verweist lediglich auf das Genfer Abkommen und hat keine besondere Bedeutung. Jedenfalls könnte ein entsprechender Vermerk betreffs der Ausdehnung der Genfer Konvention auf den Seekrieg eingefügt werden.

Der zweite Abschnitt des Landkriegsgesetzbuches handelt von den „Feindseligkeiten". Sein erstes Kapitel kann, soweit es über die Mittel zur Schädigung des Feindes handelt, im großen und ganzen auch auf den Seekrieg angewandt werden. Auch wäre hier das Abkommen über die Legung selbsttätiger Kontaktminen einzufügen. Dagegen wären die Artikel 25 bis 28 über Belagerungen und Beschießungen zu streichen und durch das „Abkommen, betreffend die Beschießung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten" zu ersetzen. Größere Veränderungen wären mit dem zweiten Kapitel über die „Spione" vorzunehmen. Namentlich der Artikel 29, der eine Definition des Spiones gibt, wäre vollkommen abzuändern. Spionage kann naturgemäß im Seekriege weniger häufig als im Landkriege ausgeübt werden. Hier kämen lediglich die Fischerei- und sonstige kleinere Fahrzeuge in Betracht. Ebenfalls müßte das dritte Kapitel über die „Parlamentäre" einer gründlichen Modifikation unterzogen werden. Für den Seekrieg kommen hier bekanntlich die Kartellboote zur Anwendung. Doch würde man die Bestimmung hierüber meines Erachtens besser in das „Abkommen über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege" aufnehmen. Auch die Völkerrechtslehrbücher haben ja die nach Gewohnheitsrecht seit langer Zeit unverletzlichen Kartellboote in diesem Zusammenhange erwähnt. Das vierte und fünfte Kapitel über „Kapitulationen" und „Waffenstillstand" erscheinen in der Hauptsache auf den Seekrieg anwendbar; lediglich die Artikel 39 bis 41, die von den Privatpersonen

*) Vgl. hierüber Ph. Zorn: „Die Fortschritte des Seekriegsrechtes durch die zweite Haager Friedenskonferenz", Tübingen, 1908, S. 176 und 177.

handeln, wären auszuscheiden. Bei dieser Gelegenheit könnte man übrigens auch die bisher streitige Frage beantworten, ob das Beuterecht usw. während eines Waffenstillstandes ausgeübt werden darf.

Ganz unanwendbar scheint mir aber der dritte Abschnitt des Landkriegsgesetzbuches über „militärische Gewalt auf besetztem, feindlichem Gebiete" für den Seekrieg zu sein, weil es in diesem meines Erachtens den Begriff der Besetzung nicht gibt. Schiffen sich die Truppen aus, so treten sofort die Gesetze des Landkrieges in Kraft. Ich würde daher die Bestimmungen über Verletzungen des Privateigentums im Seekriege nicht hier einreihen. Sie gehören vielmehr ebenso wie das Blockade- und Konterbanderecht zweckmäßiger unter die Aufzählung der erlaubten Kriegsmittel. Bei den Bestimmungen über das Seebeuterecht wären die zwei ersten Kapitel des „Abkommens über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege", das „Abkommen über die Behandlung feindlicher Kauffahrteischiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten" sowie das fünfte und sechste Kapitel der Londoner Konvention einzufügen.

Van Karnebeek hat 1907 in seinem Berichte an die IV. Kommission ungefähr dieselben Anschauungen vertreten. Vor allem bezüglich des dritten Abschnittes über militärische Gewalt auf besetztem feindlichem Gebiete ist er jedoch anderer Ansicht. Er glaubt, daß es eine militärische Besetzung im Seekriege, abgesehen von der Besetzung durch Landungstruppen, wohl gibt, muß aber selbst zugestehen, daß eine derartige Besetzung — wie er sich diese denkt, gibt er nicht an — ein seltener Fall sein würde.

Man ersieht hieraus, daß nur eine geringe Anzahl von Regeln des Landkrieges ohne größere Veränderungen auch auf den Seekrieg Anwendung finden können. Die meisten Artikel bedürften einer völligen Umänderung. Es ist daher eine Ausdehnung der Regeln des Landkrieges auf den Seekrieg nicht in der Weise möglich, daß ein gemeinsames Abkommen für den Land- und Seekrieg getroffen und bei jedem Artikel eine nähere Modifikation für den Land- bezüglich Seekrieg angegeben würde. Vielmehr ist für den Seekrieg, wie auch van Karnebeek meint, „un règlement spécial, précis et détaillé" erforderlich.

Es wäre daher das einzig Richtige, für den Seekrieg ein besonderes Reglement zu schaffen, in das die Bestimmungen der bisherigen Abkommen der Pariser, der zweiten Haager sowie der Londoner Konferenz aufgenommen würden. Die Namen der bisherigen Abkommen würde man größtenteils als Kapitelüberschriften beibehalten können.

Sehr diskutabel erscheint auch der von Ph. Zorn in dieser Zeitschrift (Jahrgang 1907, S. 1256) gemachte Vorschlag, „einen einheitlichen Kriegskodex für den Land- und Seekrieg herzustellen, dessen allgemeiner Teil die hier wie dort anzuwendenden Vorschriften — Kriegsausbruch, Kriegsgefangene, Waffenstillstand u. a. m. — enthält; daran hätten sich dann die Spezialvorschriften für Land- und Seekrieg in besonderen Büchern anzuschließen". Zorn kann sich zur Begründung dieses Vorschlages vor allem darauf stützen, daß wir bereits in der Konvention von 1907 über den Beginn der Feindseligkeiten ein kleines Abkommen besitzen, daß sowohl für den Landkrieg wie auch für den Seekrieg gilt. Außerdem bezieht sich die 1907 erneuerte Erklärung betreffend das Verbot des Werfens von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftschiffen ebenfalls auf den Landkrieg und den Seekrieg.

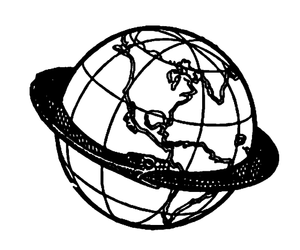
Welcher Weg einzuschlagen ist, wird davon abhängen, ob man wirklich in einer

Reihe von Fragen für den Land- und Seekrieg zu gleichem Ergebnisse gelangt. Dies wird meines Erachtens nur möglich sein, wenn man allzu spezialisierten Bestimmungen ausweicht. Eleganter — wenn ich mich so ausdrücken darf — ist ja der Zornsche Vorschlag ganz sicherlich.

Entsprechend der im Vergleiche zum Landkriege viel zahlreicheren Regeln des Seekrieges würde ein besonderes internationales Gesetzbuch des Seekriegsrechtes mehr als den doppelten Umfang des Landkriegsgesetzbuches erreichen. Ebenso wie in dem Landkriegsgesetzbuche die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte und Personen sowie das Genfer Abkommen nicht enthalten sind, so könnten in entsprechender Weise aus dem Seekriegsgesetzbuche auch das Abkommen über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges sowie das Abkommen über die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg ausgenommen werden.

Die bisherigen Resultate der Völkerrechtskonferenzen der letzten zehn Jahre auf dem Gebiete des Seekriegsrechtes lassen die Hoffnung zu, daß einer der nächsten Haager Friedenskonferenzen die Schaffung eines internationalen Seekriegsgesetzbuches gelingen wird.

Zum Schlusse bemerke ich ausdrücklich, daß ich in dieser Abhandlung lediglich die Kodifizierung des materiellen und nicht des formellen Seekriegsrechts behandelt habe. Soweit wir formelles internationales Seekriegsrecht besitzen, ist es in dem Abkommen von 1907 über die Errichtung eines internationalen Prisenhofs enthalten. Formelles internationales Landkriegsrecht ist bisher nicht geschaffen worden, doch hat bereits Ph. Zorn in seiner bedeutsamen Schrift über „die Fortschritte des Seekriegsrechtes durch die zweite Haager Friedenskonferenz" (S. 181) auf die Möglichkeit der Errichtung eines internationalen Gerichtshofes für den Landkrieg hingewiesen.



Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel: „Leichtmatrosen“.

Um gleich die Grundlage für meine weiteren Ausführungen festzulegen, bekenne ich mich als Anhänger der jetzt bestehenden zweijährigen Ausbildung. Von diesem Standpunkt und von dem Grundsatz ausgehend, daß kein Ding auf Erden vollendet ist, will ich drei Punkte der Ausbildung herausgreifen, die mir besonders am Herzen liegen und die einer besonderen Aufmerksamkeit wert erscheinen. Es sind dies:

die Ausbildung in Artillerie,
der Dienstunterricht,
der Schulunterricht.

In bezug auf den ersten Punkt möchte ich auf einige meines Erachtens nicht ganz zutreffende Behauptungen in dem oben erwähnten Aufsatz hinweisen.

Es wird dort gesagt, daß die meisten Schiffsjungen aus der Schule oder aus dem Elternhaus kommen. Aus der folgenden Tabelle geht hervor, mit welcher Schulbildung und Vorbildung und in welchem Alter unser Unteroffiziierersatz eintritt. Alter und Schulbildung konnte ich leider nur vom letzten Jahrgang feststellen; doch werden die Zahlen ungefähr auch als allgemeine Regel gelten können.

Jahrgang	Lehrlinge für			Arbeiter	Seemann	Schüler	Militärschüler	Schulbildung			Durchschnittsalter in Jahren
	Handwerk	Gewerbe	Kaufmannsstand					Volksschule	Mittelschulen	Höhere Schulen	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
1904	16,6	4,7	22,7	47,2	5,3	3,2	0,3	—	—	—	—
1905	19,5	4,7	17,6	44,5	4,1	9,0	0,6	—	—	—	—
1906	16,7	4,3	16,5	47,5	4,2	9,6	1,2	—	—	—	—
1907	21,5	7,7	19,4	31,4	3,4	15,8	0,8	—	—	—	—
1908	18,7	3,4	21,1	37,3	4,0	14,8	0,7	77,0	15,4	7,6	16 Jahre 5 Monate

Also die meisten Schiffsjungen sind vor dem Eintritt als Lehrlinge in irgend einem Berufe tätig gewesen, und zwar rund 2½ Jahre, da sie mit 14 Jahren die Schule verlassen. Das Eintrittsalter ist 16½ Jahre für den Durchschnitt. Rechnet man hierzu die zweijährige Ausbildung, so kommt der Junge mit 18½ Jahren in die Front. In diesem Alter dürften eigentlich die Leichtmatrosen nicht mehr ganz so unreif sein, wie der Verfasser des erwähnten Aufsatzes meint. Sollte das in einigen Fällen doch zutreffen, so liegt das vielleicht daran, daß der Schiffsjunge im allgemeinen viel zu lange als Kind behandelt wird. Schließlich bildet sich bei ihm und bei dem späteren Leichtmatrosen das Gefühl heraus, daß er noch nicht zu den Erwachsenen rechnet, und dieses Gefühl übt sicherlich einen hemmenden Einfluß auf die Entwicklung des Menschen aus: Anlagen zu selbständigem Denken und Handeln, Gefühl für Verantwortung werden dadurch unterdrückt anstatt gefördert.

Weiterhin untersucht der Verfasser, aus welchen Gründen die Schiffsjungen in die Marine eintreten. Er unterscheidet drei Hauptgruppen: solche, die aus Berufsfreudigkeit eintreten, solche, die den Eltern von der Tasche sollen oder strengerer Zucht bedürfen, und schließlich Menschen von unbestimmtem Abenteurerdrang. Im Gegensatz hierzu glaube ich, daß mit einigen wenigen Ausnahmen alle Schiffsjungen aus Berufsfreudigkeit eintreten. Von der Tasche der Eltern weg müssen die meisten mit 14 Jahren, wenn sie die Schule durchgemacht haben. Zum Eintritt in die Marine sind sie dann noch zu jung; sie müssen erst in einem anderen Beruf als Lehrlinge tätig sein. Daß sie dann nach 2½ Jahren ihre erste Beschäftigung aufgeben, um sich der Marine zuzuwenden, läßt doch eher auf eine gewisse Lust zu ihrem neuen Berufe schließen. Es mögen ja viele unter den Eintretenden sein, die vom Wesen des Marinedienstes selbst wenig oder keine Ahnung haben, die eben nur aus Lust und Liebe zur Seefahrt eintreten. Das kann man aber noch nicht als Abenteurerdrang bezeichnen. Lust und Liebe sind fast durchweg vorhanden: *sie zu erhalten und zu fördern ist eine wichtige Aufgabe der Schiffsjungenerziehung.*

Der letzte Abschnitt des genannten Aufsatzes handelt von der Wichtigkeit eines guten Geschützführerersatzes. Der Ruf nach tüchtigen Geschützführern ist nicht ungehört verklungen. Dem Schiffsjungen bleibt die Berufswahl nicht mehr überlassen, sondern der die Ausbildung leitende Offizier hat nach seinem Urteil über Fähigkeit und Brauchbarkeit des einzelnen die Schiffsjungen den verschiedenen Laufbahnen zuzuweisen. Grundsätzlich sind die artilleristischen Leistungen hierbei maßgebend. Schießt also ein in jeder Beziehung mustergültiger Schiffsjunge auch gut, so kommt zunächst für ihn die Stückmeisterlaufbahn in Betracht. Auch die Beförderung zu Schiffsjungenunteroffizieren richtet sich in erster Linie nach den Leistungen im Artilleriedienst. Mehr kann da kaum getan werden. Die Schwierigkeiten liegen an einer anderen Stelle, und damit kehre ich zurück zu dem ersten Punkte meiner Ausführungen.

Die Ausbildung in Artillerie müßte nach dem eben Gesagten dem Divisionsoffizier die Mittel und damit die gesicherte Möglichkeit an die Hand geben, wirklich einwandfrei die Schiffsjungen in gute und schlechte Schützen zu trennen. Betrachten wir daraufhin die augenblickliche Durchführung der Ausbildung. Sie besteht an Bord der seegehenden Schulschiffe in Geschützexerzieren, Materialkunde, Punktern und Schießen mit Sattelgewehr. Ich glaube, daß nach den Resultaten im Punktern und Schießen mit Sattelgewehr ein Urteil über gute oder schlechte Schützeneigenschaften nicht abgegeben werden kann. Im Laufe des letzten halben Jahres an Bord des „König Wilhelm", wo die endgültige Zuweisung zu den Laufbahnen stattfindet, werden neben Punkterübungen nur noch Gewehrschießübungen abgehalten. Letztere bieten vielleicht einen Anhalt für die Beurteilung. Es gibt aber auch viele, die sagen, daß ein guter Gewehrschütze ein sehr schlechter Geschützführer sein kann. Ich selbst habe es oft genug erlebt, daß Schiffsjungen, die gut punkterten und gut mit dem Sattelgewehr schossen, bei den Gewehrschießübungen versagten und umgekehrt. Wie dem auch sei, *jedenfalls stehen die vorhandenen Möglichkeiten, gute Schützen zu erkennen, in keinem Verhältnis zu der außerordentlichen Wichtigkeit des anzustrebenden Ziels, der Front den denkbar besten Geschützführerersatz zuzuführen.* Um daher beides, Ausbildung und Zweck, in Einklang zu bringen, halte ich die Forderung für berechtigt,

durch Schießübungen auf den seegehenden Schulschiffen und auf Tendern während der Zeit an Bord des „König Wilhelm“ die Möglichkeit einer richtigen Beurteilung von Schützeneigenschaften zu schaffen. Die Artillerie muß dann einen viel größeren Raum in der Ausbildung einnehmen als bisher. Der Stundenplan der 2 Jahre ist aber bis auf die letzte Minute ausgefüllt. Also irgend ein anderer Dienstzweig muß beschnitten werden, um der Artillerie zu ihrem Rechte zu verhelfen. Das bringt mich auf den Dienstunterricht.

Der Dienstunterricht verfolgt einen doppelten Zweck. Er soll einmal dem Schiffsjungen Kenntnisse beibringen; ferner soll der Schiffsjunge als späterer Unteroffizier selbst die Kunst des Instruierens lernen. Betrachten wir zunächst den Dienstunterricht als Zweck, dem Schiffsjungen Kenntnisse und Wissen beizubringen. Der Dienstunterricht wird im allgemeinen folgendermaßen gehandhabt: zunächst kommt ein einmaliger Vortrag des Unteroffiziers über das betreffende Thema, dann setzt das Frage- und Antwortspiel ein, letzteres der Theorie nach sicher ein geeignetes Mittel, um Wissen und Nichtwissen festzustellen. Aber was ist es in der Praxis? Eine Erziehung zur Gedankenlosigkeit, zu lückenhaftem Wissen und zu einer schlechten Ausdrucksweise. Bei Fragen, die zur Prüfung von Kenntnissen gestellt werden — und als solche müssen doch die Fragen bei der Instruktion betrachtet werden — muß dem Gefragten eine gewisse Zeit des Nachdenkens, also eine Gedankenarbeit gestattet werden, die bei jedem Menschen je nach dem Grade des Wissens und der Schnelligkeit des Denkens kürzer oder länger dauert. Das ist aber bei der Unteroffizierinstruktion oft nicht der Fall. Hier sind für alle Fragen die genauen Antworten vorgeschrieben, und diese werden so lange eingeübt, bis eine Schlag- auf- Schlaginstruktion entsteht. Diese und nicht etwa die Beherrschung des zu lernenden Stoffes durch den Schiffsjungen erstrebt der Ehrgeiz des Unteroffiziers. Der Schiffsjunge lernt schließlich die Antworten gedankenlos herbeten. Man kann also mit gutem Recht das erreichte Wissen als lückenhaft bezeichnen. Die Erziehung zu einer schlechten Ausdrucksweise endlich dürfte keinem zweifelhaft sein, der Unteroffizierinstruktionen mit angehört hat. Dieser Dienstunterricht nimmt nun im Ausbildungsplan einen großen Raum ein. Eine große Anzahl von Themen ist vorgeschrieben und jedes soll „tadellos gehen“.

Ich möchte einen Fortfall dieser Instruktionen durch den Unteroffizier vorschlagen. Als Lehrer sollte der Offizier wirken. Er hat seine Schiffsjungen um sich versammelt und hält eine richtige Unterrichtsstunde ab. An die Stelle der großen Anzahl von Themen treten vier Stundenbenennungen: Seemannschaft, Artillerie, Steuermannskunde und Dienstkenntnis. Dieser Vorschlag erscheint zunächst als eine große Mehrbelastung des Offiziers; in Wirklichkeit ist die Mühe geringer. Denn bei den Unteroffizierinstruktionen kann sich der Offizier Tag für Tag abplagen, die schlechte Ausdrucksweise und die vielen Fehler zu verbessern. Diese vererben sich von einem Jahrgang zum andern, und gegen diese Tradition anzukämpfen ist Sisyphusarbeit. Statt das Pensum des Unterrichts zum Gegenstand der Inspizierung zu machen, müßten die erreichten Kenntnisse in einer Prüfung dargelegt werden. Eine Prüfungskommission, aus Offizieren des Schiffes zusammengesetzt, hält sie am Schluß des Jahres ab.

Um den Schiffsjungen zum Instrukteur vorzubereiten, muß wohl eine Unteroffizierinstruktion in beschränktem Maße betrieben werden. Aber damit kann man im

letzten halben Jahre der Ausbildung oder noch später während der Leichtmatrosenzeit beginnen. Dann sollte auch das leidige Frage- und Antwortspiel wegfallen, das sich wirklich überlebt hat. Ein Vortrag mit Zwischenfragen, in Form des Unterrichts gehalten, wäre wünschenswert.

Der dritte Punkt betrifft den Schulunterricht in Deutsch, Rechnen, Geschichte und Geographie. Es ist gewiß sehr erstrebenswert, die Kenntnisse der Schiffsjungen in diesen Fächern zu erweitern. Wenn aber so wenig Zeit an Bord der seegehenden Schulschiffe dafür vorgesehen ist, wie augenblicklich — und ich glaube, mehr Zeit läßt sich kaum erübrigen –, so wäre es doch besser, die ganze zur Verfügung stehende Zeit nur dem wichtigsten Fache zuzuwenden: dem Unterricht in der deutschen Sprache. Die mitgebrachten Kenntnisse stehen zum Teil auf einer sehr niedrigen Stufe, zum Teil ist man durch guten Stil und richtige Schreibweise angenehm überrascht. Da wäre es doch natürlich, die Guten von den Schlechten zu trennen und die letzteren besonders vorzunehmen. Die ersteren könnten dann einen erweiterten Unterricht genießen. Das Endergebnis wird sein, daß das Durchschnittswissen auf ein höheres Niveau gebracht wird. Im letzten halben Jahre, an Bord des „König Wilhelm", wo ein regelmäßiger Unterricht durch Elementarlehrer stattfindet, und während der Leichtmatrosenzeit können dann die übrigen Fächer hinzukommen. Zum Schulunterricht in weiterem Sinne sollte auch das Lesen der Zeitung gehören. Es werden ja einige Exemplare einer Zeitung an die Divisionen verteilt, aber ich glaube nicht, daß viele Schiffsjungen die Zeitung lesen aus dem einfachen Grunde, weil sie keine Zeitung zu lesen verstehen. Man sollte meines Erachtens auf diesen Punkt gerade jetzt, wo die Notwendigkeit politischer Erzieherarbeit für die heranwachsende Jugend immer mehr in den Vordergrund tritt, nicht zu wenig Wert legen. Der Offizier könnte in gewissen Zeitabschnitten die Hauptereignisse mit erläuternden Bemerkungen zur Mitteilung an seine Schiffsjungen gelangen lassen. Bei diesen würde dann das Interesse wachgerufen und eine gute Grundlage zum Weiteraufbauen geschaffen werden.

Zum Schluß komme ich auf die schon erwähnte wichtige Aufgabe, der Schiffsjungenerziehung zurück: Lust und Liebe zum Beruf zu erhalten und zu fördern. Das Geheimnis liegt in der Erhaltung der Dienstfreudigkeit der Unteroffiziere. Man muß sich einmal vergegenwärtigen, wie der Unteroffizier von früh bis spät mit den Schiffsjungen zusammen ist, immer belehrend und beaufsichtigend, um die großen Anforderungen zu verstehen, die an ihn gestellt werden. Die meisten Unteroffiziere fallen auch im Laufe des Ausbildungsjahrs ab; das überträgt sich aber sofort auf die Schiffsjungen. Zwei Sachen sind es, von denen ich mir für die Hebung der Dienstfreudigkeit besonders Gutes verspreche:

„Gewährung von Geldprämien an die verdienstvollsten Unteroffiziere" und
„Fortfall des Dienstunterrichts".

St.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Personalien. Der Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen hat am 1. Oktober die Geschäfte als Chef der Hochseeflotte an den Vizeadmiral v. Holtzendorff abgegeben und gelegentlich dieses Anlasses folgenden Tagesbefehl erlassen:

„Unerschrockenheit, zielbewußte, stille, nur auf den Ernstfall gerichtete Arbeit, Verschwiegenheit, straffe Disziplin bei Wohlwollen der Vorgesetzten gegen die Untergebenen, treue Kameradschaft — diese Tugenden sollen in immer höherem Maße Offiziere und Besatzungen der Hochseeflotte auch künftig auszeichnen!

Mit diesem Wunsche lege ich mein Kommando am heutigen Tage, auf Allerhöchsten Befehl Seiner Majestät des Kaisers und Königs, nieder, ein Kommando, auf das ich stolz war, welches aufzugeben mir unendlich schwer wird und auf welches ich zurückblicke dankerfüllten Herzens gegen alle meine bisherigen Untergebenen."

An Stelle des Vizeadmirals v. Holtzendorff hat Vizeadmiral Pohl die Führung des I. Geschwaders übernommen.

Admiral v. Fischel hat die Geschäfte des Chefs des Admiralstabes der Marine, Admiral Graf v. Baudissin diejenigen des Chefs der Marinestation der Nordsee übernommen.

Vizeadmiral Cörper ist mit Wahrnehmung der Geschäfte des Inspekteurs des Bildungswesens beauftragt.

Kontreadmiral Jacobsen hat die Geschäfte des Inspekteurs der Schiffsartillerie am 1. Oktober übernommen.

— Hochseeflotte. Mit Beginn des neuen Ausbildungsjahres sind die Schiffe, soweit sie nicht durch Erledigung der jährlichen Überholungsarbeiten in Anspruch genommen sind, in die programmäßige Periode der Rekrutenausbildung, der Einzelübungen und Übungsfahrten eingetreten.

S. M. S. „Nassau" und S. M. S. „Blücher" haben am 1. Oktober in Wilhelmshaven und Kiel in Dienst gestellt und mit Erledigung der Erprobungen begonnen. Die Schiffe unterstehen dem Kommando der Hochseeflotte.

S. M. S. „Dresden" ist, von der Hudson-Fulton-Feier kommend, am 19. Oktober in Queenstown eingetroffen und setzte am 20. Oktober die Heimreise fort. Sie tritt sodann endgültig in den Verband der Aufklärungsschiffe der Hochseeflotte ein.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. S. M. S. „Emden" ist am 29. September nach beendigter, völlig befriedigender Erprobung aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen und hat in Kiel außer Dienst gestellt.

S. M. S. „Mainz" hat am 1. Oktober zu Erprobungen in Dienst gestellt.

Das Vermessungsschiff „Möwe" hat am 29. September die Besatzung reduziert.

S. M. S. „Westfalen" wurde mit einigen Schwierigkeiten, veranlaßt durch die Fahrwasserverhältnisse auf der Weser, nach Wilhelmshaven gebracht und ist am 14. Oktober zur Vorbereitung der Indienststellung dort eingetroffen.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. S. M. S. „Arcona" ist am 30. September in Honolulu und am 16. Oktober zur Teilnahme an den dortigen Festlichkeiten zur Feier des Wiederaufbaues der Stadt in San Francisco eingetroffen.

S. M. Schiffe „Scharnhorst", „Leipzig" und „Tiger" befanden sich im Oktober in Tsingtau. Dort traf auch „Iltis" am 29. September ein. — „Jaguar" ging am 16. Oktober von Tsingtau nach Futschau. — „Luchs" besuchte, von Schanghai kommend, im Oktober Tschinkiang, Nanking und Kiukiang.

Afrikanische Stationen. „Bussard" hat am 7. Oktober Kapstadt verlassen und sich über Lourenço Marques nach Daressalam in sein Stationsgebiet zurückbegeben.

„Seeadler" ist nach Anlaufen von Mozambique und Durban am 19. Oktober in Port Elisabeth eingetroffen.

„Panther" hat Bata (Spanisch-Guinea) besucht und ist über Victoria nach Duala gegangen, wo auch „Sperber" im Oktober lag.

Die englische Schiffahrtsgesellschaft Elder, Dempster & Co. in Liverpool, als Eigentümerin des Segelschiffs „Fantee", hat dem Reichs-Marine-Amt dafür gedankt, daß der Kleine Kreuzer „Sperber" im September die Besorgung von Telegrammen für das nahe von Kap Palmas an der Westküste von Afrika gestrandete Schiff nach Secondi übernommen hatte. Durch diese Telegramme wurde die Gesellschaft von dem Tode einiger Angehörigen der Schiffsbesatzung unterrichtet.

Amerikanische Station. Nach Beendigung der Hudson-Fulton-Feier am 14. Oktober hat sich „Bremen" über St. Christopher nach St. Thomas begeben.

Australische Station. „Condor" dampfte von Apia über Levuka, Suwa und Pleasant Island nach Jaluit. „Cormoran" ist am 14. September in Simpsonhafen und damit in seinem eigentlichen Stationsgebiet eingetroffen. Er besuchte im Oktober Adolf-Hafen (Neuguinea) und Friedrich Wilhelm-Hafen.

„Planet" befand sich im Vermessungsgebiet.

— Schulschiffe. „Victoria Louise" und „Hertha" verließen nach beendigter Hudson-Fulton-Feier mit „Bremen" und „Dresden" am 14. Oktober New York. Erstere ging nach St. Thomas, letztere nach Dominica.

— Hudson-Fulton-Feier. Die deutschen Schiffe haben sich während ihrer Anwesenheit in New York das uneingeschränkte Lob der Amerikaner erworben. Das schmucke Aussehen der Schiffe, die straffe Haltung der Besatzungen, ihr mustergültiges Benehmen auf Urlaub wurden unumwunden anerkannt. Bei einem Parademarsch wirkten die Landungskorps der vier Schiffe mit. Ihr Vorbeimarsch löste dröhnenden Beifall bei den Zuschauern aus. Bei einem internationalen Bootswettrudern gewann „Victoria Louise" den ersten Preis, bei einem anderen Wettrudern ging das Boot der „Dresden" als zweites durch die Ziellinie. Die amerikanische Presse ist einstimmig in der guten Beurteilung der deutschen Schiffe und Besatzungen. Über die Feier selbst ist an anderer Stelle dieses Heftes eingehend berichtet.

— Stapelläufe. Am 30. September lief auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven das dort im Bau befindliche Linienschiff (erste Rate 1908/09) glücklich von Stapel und erhielt durch die Fürstin zu Inn- und Knyphausen den Namen „Ostfriesland".

J. K. H. die Prinzessin Eitel-Friedrich taufte am 12. Oktober auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg das neue Schulschiff des Deutschen Schulschiffsvereins auf ihren Namen. (Abmessungen: 66 m lang, 12,5 m breit, Tiefgang 5,3 m. Dreimastiges Vollschiff, doppelte Marsrahen. Besatzung: Kapitän, 6 Offiziere, Arzt, Zahlmeister, 6 Unteroffiziere, 7 Matrosen, 30 Leichtmatrosen, 150 Schiffsjungen, 30 Kadetten.)

„V 180" ist am 15. Oktober auf der Vulcan-Werft abgelaufen.

— Schiffsvergebungen. Das bisher noch nicht vergebene Linienschiff aus den Bewilligungen des Jahres 1909/10 („Ersatz Heimdall") wurde Anfang Oktober an den Vulcan vergeben. Das Schiff wird Turbinenmaschinen erhalten.

Inzwischen ist auch endgültige Entscheidung über die Art der Turbinen getroffen werden, mit denen „Ersatz Hildebrand" (Kaiserliche Werft Kiel) ausgestattet werden wird. Es standen Projekte mit drei und vier Wellen zur Beratung. Das Schiff wird unter Beibehaltung des jetzigen Prinzips mit drei Wellen ausgestattet werden. Von dieser Entscheidung und der Wahl des Systems wird die Achterstevenkonstruktion dieses Schiffes beeinflußt. Erst nach dieser Entscheidung kann der Neubau als „vergeben" angesehen

werden. Mit den Vorbereitungen zur Bauausführung ist die Kaiserliche Werft Kiel beauftragt.

— Die Howaldtswerke haben von der Marineverwaltung den Auftrag zum Bau eines Schwimmdockes für die Kaiserliche Werft Kiel erhalten.

— Hafeneinfahrt Wilhelmshaven. Am 15. Oktober wurden die neue Hafeneinfahrt und die Kanalschleuse dem Betriebe übergeben. „Nassau“ und „Westfalen“ passierten als erste Schiffe die Schleusen. Die Fertigstellung der ganzen Anlage, die in militärischer und wirtschaftlicher Beziehung von größter Bedeutung für Wilhelmshaven ist, erfolgte trotz technischer und elementarer Schwierigkeiten innerhalb des in Aussicht genommenen Zeitraumes.

Mit den Vorarbeiten — Abgewinnen des Bauterrains durch einen neuen Deich von dem Jadewatt — wurde 1901 begonnen. Nach Herstellung der Baugrube wurde mit Hilfe von Taucherglocken in den Jahren 1905 bis 1907 das Unterwassermauerwerk der Schleusen gebaut. Nachdem im Frühjahr 1909 das Mauerwerk der Schleusen im wesentlichen fertiggestellt und durch hochwasserfreie Anschlußdeiche mit dem bestehenden verbunden war, die Schleusentore sich in ihren Anschlägen befanden, konnte mit der Beseitigung des Hilfsdeiches und der Herstellung des Fahrwassers zwischen den 600 und 300 m langen Molen begonnen werden. Im Sommer 1909 erfolgte der völlige Ausbau der Schleusen, die Montage der maschinellen Einrichtungen und Beleuchtungsanlagen sowie die Ausführung der für den Betrieb notwendigen Hochbauten.

Die fertiggestellte Schleusenanlage zeigt Größenverhältnisse, wie sie bisher noch nicht dagewesen sind. Die beiden Schleusenkammern haben eine Länge von je 260 m und eine Breite von 41 m. Die Tiefe in der Schleuse beträgt auch bei Niedrigwasser 10 m. Bei der Konstruktion der Schleusentore sind ganz neue, sinnreiche Bewegungsmechanismen zur Anwendung gekommen. Die Tore sind einflüglig und haben ein Gewicht von 500 Tonnen. Das Öffnen und Schließen erfolgt mit Hilfe von vier elektrisch betriebenen Kreiselpumpen, durch welche der die Tore bewegende Überdruck an einer Seite hergestellt wird.

Mit Hilfe der vier Pumpen können die Tore in etwa 3 Minuten geöffnet werden. Der Wasserstandsausgleich zwischen den Schleusenkammern und dem äußeren Wasserstandsniveau kann in 8 Minuten erzielt werden. Die für den Schleusenbetrieb und die Beleuchtung erforderliche elektrische Kraft wird in den Zentralen der Kaiserlichen Werft erzeugt.

— Deutsch-chinesische Hochschule in Tsingtau. Am 25. Oktober ist in Tsingtau pünktlich zu dem mit der chinesischen Regierung vereinbarten Termine die deutsch-chinesische Hochschule, die jungen Chinesen Gelegenheit geben soll, in ihrem Heimatlande deutsche Sprache und abendländische Wissenschaften zu lernen, eröffnet worden. Bei dem friedlichen Wettbewerb, der bei der Erschließung Chinas für westliche Kultur zwischen den einzelnen Nationen herrscht, ist die Verbreitung deutscher Sprache, deutscher Anschauung und deutschen Wissens nicht nur von idealem Wert, sondern mittelbar auch von erheblichem wirtschaftlichen Nutzen für die Industrie.

Die Gewinnung geeigneter Lehrkräfte, die nicht nur ihr Fach gründlich beherrschen, sondern auch eine Gewähr dafür bieten mußten, einem in einer ganz anderen Kulturwelt aufgewachsenen Schülerkreis ihr Wissen erfolgreich näher zu bringen, war die wichtigste Aufgabe. Bei ihrer Auswahl wurde von allen formellen Bedenken, Examina, Titeln usw. Abstand genommen und nur die wirkliche Geeignetheit als ausschlaggebend angesehen.

Als Leiter der gesamten Anstalt wurde der Geologe Professor G. Keiper, der bereits an der Kaiserlich chinesischen Universität in Peking tätig war, gewählt. Außer mehreren anderen akademisch gebildeten Lehrern werden auch nach Bedürfnis geeignete höhere Beamte des Schutzgebietes zum Unterricht in technischen Fächern herangezogen

werden. Besonderes Augenmerk aber wurde darauf gerichtet, tüchtige deutsche Elementarlehrer den akademisch gebildeten zur Seite zu stellen, deren Hauptaufgabe darin bestehen soll, in den Unterstufen den deutschen Unterricht zu pflegen.

Außer deutschen werden auch chinesische Lehrer, die dem Vertrag entsprechend von China selbst ausgewählt werden, tätig sein, wodurch vermieden werden soll, daß die jungen Chinesen aus ihrer ganzen bisherigen Vorbildung herausgerissen und plötzlich in eine ganz andere Kulturwelt versetzt werden.

Reichliches Anschauungsmaterial, wie Werft, Gasanstalt, Elektrizitätswerk, Eisenbahn, Bergwerks- und Hafenanlagen, stehen in Tsingtau zur Verfügung, und in dankenswerter Weise sind von der deutschen Großindustrie Maschinen, Modelle und Abbildungen zum größten Teil kostenlos für die Hochschule zur Verfügung gestellt worden, ein Zeichen, daß man auch in diesen Kreisen die Bedeutung des Unternehmens richtig einzuschätzen weiß.

Den auf der deutsch-chinesischen Hochschule ausgebildeten Schülern sollen bekanntlich auch chinesische Staatsstellungen offenstehen.

Die Schülerzahl ist bereits aufgefüllt. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Hochschule, die zunächst in provisorischen Räumen untergebracht ist, fand die Feier der Grundsteinlegung für das Gebäude selbst statt.



England. Obgleich die politischen Kreise Englands durch den Kampf um das Budget und die hiermit zusammenhängenden Steuervorschläge der Regierung sehr in Anspruch genommen waren und auch noch weiterhin beschäftigt sein werden, da die Stellung des Oberhauses noch immer zweifelhaft ist und trotz der Bemühungen des Königs eine innerpolitische Krisis noch immer am Horizont droht, beschäftigt sich doch die Presse fast täglich mit dem Verhältnis zu Deutschland. Der gleichzeitige Stapellauf von „Neptune" und „Helgoland" gab erneut Gelegenheit, die deutsch-englischen Stärkeverhältnisse an „Dreadnought"-Schiffen zu besprechen, wobei die Mehrzahl der Blätter die Zahl der deutschen Schiffe jetzt richtig angibt, aber dabei die Einschränkung macht, daß man bei der Heimlichkeit der deutschen Bautätigkeit vor Überraschungen nicht sicher sein könne. Der Bau der 4 Eventual-Dreadnoughts wird nach Angabe Mr. McKennas im Unterhause schon in diesem Jahre durch Materialbestellungen, Vergebung der Bauten usw. so vorbereitet, daß sie am 1. April 1910 auf Stapel gelegt und sehr schnell gebaut werden können. Angebote sowohl für Linienschiffe wie für Panzerkreuzer sind zum 5. November eingefordert, Linienschiffe nach dem Typ des demnächst in Portsmouth zu beginnenden, Panzerkreuzer nach dem verbesserten „Indefatigable"-Typ. Die Armierung eines der 4 Schiffe ist bereits vergeben, die der anderen drei wird in nächster Zeit vergeben werden. Auf eine Anfrage, ob eins der 4 Schiffe ein verbesserter „Invincible" sein werde, gab Mr. McKenna eine ausweichende Antwort. Wahrscheinlich werden einige von diesen Schiffen 34,3 cm-Geschütze erhalten, nicht wegen der größeren Schußweite, da das 30,5 cm-Geschütz bei der begrenzten Sichtbarkeit den Ansprüchen genügt, sondern wegen der größeren Durchschlagskraft. Jedenfalls wird man damit rechnen müssen, daß diese 4 Schiffe alle bis jetzt vorhandenen an Stärke und Größe übertreffen werden. Die notwendigen Vorbereitungen für sie sowie der beschleunigte Bau der 4 bereits begonnenen Schiffe wird die Einbringung eines Nachtragsetats erforderlich machen. Das Einsetzen einer kräftigeren Marinebaupolitik in Österreich nach den Erfahrungen gelegentlich der Orientkrisis im vorigen Winter scheint in der Tat mitbestimmend auf die jetzige englische Baupolitik geworden zu sein. — Admiral Lord Charles Beresford setzte seine in Kanada begonnenen Wanderreden über die deutsche Gefahr in den Vereinigten Staaten fort, hatte aber dort wenig Glück mit seiner Aufforderung zu einem Bündnis der fünf englisch sprechenden Nationen (England, Kanada, Australien, Südafrika, Ver-

einigte Staaten) gegen einen deutschen Angriff; sogar die nicht sehr deutschfreundliche „New York Sun“ bespricht seine Rede vor den „Pilgrims“, ablehnend. Die englischen Blätter haben die Rede wegen dieses Mißerfolges ziemlich stillschweigend übergangen; „Shipping World“ meinte, sie wäre besser unterblieben und Lord Beresford werde sich, wenn er wieder ins Parlament käme, bei der Besprechung delikater internationaler Probleme etwas mehr Zwang auferlegen müssen.

Die Resultate der Besprechungen über die Reichsverteidigung auf der Kolonialkonferenz im vergangenen Juli liegen jetzt den Regierungen und Parlamenten der Einzel-Staaten zur Genehmigung vor. Der Commonwealth ist am eifrigsten beschäftigt, sie in die Tat umzusetzen, da die notwendigen Schritte hierzu schon seit Jahren in Vorbereitung sind. Über die Military Defence Bill wurde bereits im Parlament verhandelt. Unter Beibehaltung des jetzigen Milizsystems soll eine auf dem Prinzip der allgemeinen Wehrpflicht beruhende Bürgerarmee geschaffen werden und deren erste Ausbildung in einer obligatorischen Jugendwehr stattfinden. Diese Wehrpflicht soll sich zunächst auf die dicht bevölkerten Teile des Landes beschränken. Alle Knaben im Alter von 12 bis 14 Jahren werden in etwa 120 Stunden jährlich in einfachen militärischen Übungen und im Schießen mit einem Zielgewehr ausgebildet. Im Alter von 14 bis 16 Jahren erhalten sie in jährlich 96 Stunden eine weitere militärische Ausbildung und eine Schießausbildung auf Nahentfernung, etwa 400 m. Von 18 bis 20 Jahren gehören sie der „Citizen Army“ an und üben etwa 16 Tage, davon 8 Tage in einem Lager. Von 20 bis 26 Jahren gehören sie zur Reserve und sind einer jährlichen Kontrollversammlung unterworfen. Die Stärke der Bürgerwehr wird auf 55 000, die der Reserve auf 80 000 geschätzt. Daneben bleibt eine Freiwilligen-Miliz von etwa 25 000 ausgebildeten Leuten bestehen. Aus den beiden Kategorien soll nach Bedarf ein Expeditionskorps gebildet werden, dessen Ausrüstung und Bewaffnung stets bereit liegt. Die Naval Defence Bill wurde auch bereits vorgelegt, wobei der Verteidigungsminister besonders auf die durch die wachsende Flotte Japans und der Vereinigten Staaten geschaffene politische Lage hinwies. Nach Angabe des Delegierten zur Reichsverteidigungskonferenz, Colonel Foxton, wird mit dem Bau der größeren Schiffe der Australian Fleet Unit in Kürze begonnen werden, damit diese im Sommer 1912 fertig ist und das jetzt in den australischen Gewässern stationierte englische Geschwader ablösen kann. Der Commonwealth wird die gesamten Kosten des Baues und der Unterhaltung tragen, die auf jährlich 710 000 £ veranschlagt sind, doch wird England hierzu in den nächsten Jahren noch einen Beitrag von etwa 250 000 £ beisteuern, so daß England eine Ersparnis von etwa 300 000 bis 400000 £ jährlich macht. Die zur Besatzung der „Unit“ erforderlichen Mannschaften und Offiziere, etwa 2300, werden zunächst der englischen Marine entnommen, aber allmählich in Australien selbst ausgebildet werden. Die Aussichten für die Annahme der beiden Gesetze sind gut. Auch die Vereinbarung der Vertreter New Zealands auf der Reichskolonialkonferenz mit der englischen Regierung wird aller Voraussicht nach in der kommenden Parlamentssitzung die Zustimmung finden. Die Kanadische Regierung bereitet noch die Vorlage einer Naval Defence Bill für die nächste Sitzungsperiode vor. Nach den Zeitungsnachrichten wird der Bau von 12 geschützten Kreuzern, 9 für die atlantische, 3 für die pazifische Küste, für etwa 4 000 000 £ in jährlichen Raten von 600 000 £, gefordert werden. Zur Ausbildung der zur Besetzung dieser Kreuzer notwendigen Mannschaften soll ein Kreuzer von der englischen Admiralität ermietet werden. Über den Bau von je 1 großen Trockendock an der atlantischen und pazifischen Küste wurde mit der englischen Admiralität noch keine Einigung erzielt. Nach dem „Standard“ beabsichtigt die Firma Harland & Wolff, Belfast, mit Unterstützung der Dominion-Regierung eine große Schiffsreparaturwerkstatt mit ein oder mehreren Trockendocks in Kanada einzurichten.

Die von der Admiralität bei der Untersuchung der Anschuldigungen Lord Beresfords angekündigte Bildung einer Art Admiralstab wurde Mitte Oktober

in einem Memorandum veröffentlicht. Danach wird aus dem Naval Intelligence Department ein Mobilisation Department unter einem Flaggoffizier zur Bearbeitung der Mobilmachung und der Kriegspläne abgesondert. Unter Vorsitz des Ersten Seelords werden die Vorstände des Naval Intelligence, des Naval Mobilisation Department und der Assistant Secretary of the Admiralty den Naval War Council für die Admiralität bilden. Der Direktor des Naval War College wird zeitweises Mitglied sein. Andere Offiziere in verantwortlichen Stellungen können nach Ermessen des Vorsitzenden zur Mitarbeit herangezogen werden. Die Verantwortung behält der Erste Seelord. Hiernach hat der Naval War Council zur Admiralität etwa die Stellung des Naval Defence Committee zum Kabinett. Kontreadmiral H. C. King Hall wurde zum Direktor des Naval Mobilisation Department ernannt.

Nach einigen Zeitungsnachrichten soll Uneinigkeit im Kabinett wegen einer Personalerhöhung für die Flotte im nächsten Jahre um etwa 14 000 bis 17 000 Mann herrschen und der Erste Lord der Admiralität, Mr. McKenna, mit Niederlegung seines Amtes gedroht haben, wenn diese Forderung nicht gestellt werde. „Hampshire Telegraph“ behauptet, es sei in unterrichteten Kreisen schon lange bekannt, daß eine Erhöhung des Mannschaftsetats dringend erforderlich sei. Viele Schiffe seien unzureichend besetzt, z. B. habe „Invincible“ kaum genug Mannschaften, um die Geschütze zu bedienen. Das System der kurzen Dienstzeit habe völlig versagt. Daß eine Personalvermehrung bei der schnellen Zunahme der Schiffszahl in den nächsten Jahren notwendig werden wird, unterliegt wohl keinem Zweifel; selbst die Entlastung um etwa 2000 Mann durch Auflösung des australischen Geschwaders wird für die Besatzung der großen „Dreadnoughts“ und „Invincibles“ nicht genügend Personal freimachen. Eine Vermehrung um 14 000 bis 17 000 Köpfe, die sich ungefähr mit den Beresfordschen Forderungen deckt, dürfte aber wohl erst in einer Reihe von Jahren nötig sein.

Auch dem Ersten Seelord, Admiral Sir John Fisher, werden wieder Rücktrittsgedanken untergeschoben, nachdem er jetzt seine Personal- und Flottenreorganisation mit Errichtung des Naval War Council zum Abschluß gebracht habe. „Daily Telegraph“ dementiert diese Nachricht allerdings nachdrücklich.

Wie der Generalpostmeister Mr. Burton im Unterhause mitteilte, wurde mit der Marconi-Gesellschaft ein Übereinkommen geschlossen, nach dem alle der Gesellschaft gehörenden Küstenstationen in den Besitz des Reichspostamts übergehen. Die Großstationen in Poldhu und Clifton verbleiben jedoch der Marconi-Gesellschaft. Auch die Stationen der Lloyd Shipping Agency gehen in den Postbetrieb über. Dieses Vorgehen wird mit strategischen und handelspolitischen Gründen motiviert. Darüber, ob nun weiter eine Einigung zwischen General Post Office und Admiralität über diese Stationen stattfinden wird, verlautet noch nichts. Nach dem Vorgehen der Admiralität in der coast-guards-Frage wird sie kaum bereit sein, alle Küstenstationen, also auch den öffentlichen Funkspruchdienst in ihren Betrieb zu übernehmen, sondern sie wird sich auf die Stationen beschränken, die sie für ihre eigenen Zwecke braucht. Die Überlassung der Großstationen in Poldhu und Clifton an die Marconi-Gesellschaft spricht dafür, daß die Regierung es für zweckmäßig hält, den überseeischen Funkspruchverkehr ebenso wie den Kabelverkehr Privatgesellschaften zu überlassen, da diese unabhängiger sind.

— Personal. Der langjährige Erste Seelord der Admiralität, Vorgänger von Admiral Sir John Fisher, Admiral of the Fleet Lord Walter Kerr erreichte die Altersgrenze.

Nach dem Bericht des Director General of the Medical Department für 1908 hat sich der Gesundheitszustand der Marine-Mannschaften gegen den Durchschnitt der letzten 5 Jahre wieder gebessert, nur der Prozentsatz der definitiven Invalidisierungen hat zugenommen. Die Krankheitsfälle nahmen um 5,349 Prozent, die Zahl der täglichen

Kranken um 0,258 Prozent, die Krankheitstage pro Kopf um 0,9 Tage ab. Die Todesfälle beliefen sich auf 369, eine Verminderung von 0,054 Prozent.

Nach „Globe" sind Rekruten für alle Zweige der Marine reichlich vorhanden, so daß die besten ausgewählt werden können und Leute mit Fehlern nicht genommen zu werden brauchen.

Nach „Western Daily Mercury" kostet die jährliche Unterhaltung eines Matrosen an Bord 1007,7 *M*, an Land 1150,5 *M*, die eines Heizers 1191,4 *M* und 1334,2 *M*, die eines Seesoldaten 697,7 *M* und 840,1 *M*.

Die Admiralität hat eine Naval Discipline Bill im Parlament eingebracht, nach der für militärische Vergehen nicht mehr die Gefängnis-, sondern eine Haftstrafe — Detention — verhängt werden soll, wegen des der ersteren innewohnenden entehrenden Charakters.

Für die Armee wurde eine gleiche Änderung bereits 1906 eingeführt.

— Flottentätigkeit. Heimatflotte, aktive Verbände. Die 1. und 2. Division mit den Kreuzern und Torpedobootzerstörern erledigte ihre Gefechts- und Nachtschießübungen programmäßig in den nordschottischen Gewässern. Beide Divisionen — die 2. von Cromarty, die 1. von Queensferry aus — verließen in den letzten Oktobertagen diese Gewässer, vereinigten sich vor Portland und gingen in dem Hafen zu Anker. Die Torpedobootzerstörer-Flottille suchte Ende Oktober selbständig ihren Stationsort auf. Der zur Hudson-Fulton-Feier als Flaggschiff des Admiral of the Fleet Sir E. Seymour entsandte Panzerkreuzer „Inflexible" kehrte am 18. Oktober zurück, ohne eine Rekordfahrt zu machen. „Daily Graphic" will allerdings wissen, daß vom 9. bis 12. Oktober mit 26 kn Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren wurde, dann aber ein Zusammenbruch erfolgte. Vor New York soll von dem Kreuzer ebenso wie von den anderen drei dem V. Kreuzergeschwader angehörenden Schiffen eine größere Anzahl Leute desertiert sein. Der Panzerkreuzer „Warrior", auf dem bei den Schießübungen ein Dampfrohr platzte, hat eine mehrwöchige Reparatur durchzumachen. Der Panzerkreuzer „Minotaur" ist als Flaggschiff für die ostasiatische Station in Aussicht genommen. Der Torpedobootzerstörer „Itchen" lief in der Nähe von Kirkwall auf einen Felsen und erlitt schwerere Beschädigungen.

Verbände mit Stammbesatzungen. Die 3. Division war mit Erledigung der gleichen Schießübungen wie die 1. und 2. Division von Lamlash aus, zum Teil in Gegenwart des Inspector of Target Practice, Kontreadmiral Peirse, beschäftigt. Die Schiffe kehrten nach ihrer Erledigung in die Heimatshäfen zurück. Der Kreuzer „Hawke" erhielt eine moderne Funkspruchеinrichtung.

Die Atlantikflotte. Die Schiffe erledigten ebenfalls Gefechtsschießübungen von Berehaven oder Lough Swilly aus. „Queen" und „Albemarle" gingen zur Reparatur nach Gibraltar und sollen Mitte November wieder zur Flotte stoßen, die dann in Dover sein wird. „Prince of Wales", „Formidable", „Implacable" und „Venerable" werden Anfang November Kingstown besuchen; letzteres Schiff tritt nach beendeter Grundreparatur an die Stelle der „Cornwallis", die in die Mittelmeerflotte eingereiht wird.

Von dem V. Kreuzergeschwader wurden „Drake", „Duke of Edinburgh" und „Argyll" zur Hudson-Fulton-Feier detachiert. Auf der Fahrt dorthin hatte die „Drake" einen ausnahmsweise großen Kohlenverbrauch. Die 2400 Tonnen Kohlen bei der Abfahrt von Portsmouth waren auf etwa 400 Tonnen bei der Ankunft in New York zusammengeschmolzen. Eine Untersuchung ist eingeleitet.

Von den der Flotte während der Schießübungen zugeteilten Torpedobootzerstörern der Devonport-Flottille strandete der Zerstörer „Lee" am 6. Oktober in der Nähe der Blacksod-Bay an der Westküste Irlands und ist anscheinend total verloren.

Die Mittelmeerflotte. Die Flotte war Anfang Oktober in Smyrna und traf dort mit der türkischen Flotte unter Admiral Gamble zusammen; dann wurden Schießübungen in der nahen Vourlah-Bucht erledigt. Mitte Oktober war die Flotte wieder in

Malta zur Vorbereitung für die Gefechtsschießübungen, die gegen den 20. Oktober beginnen sollten.

Das IV. Kreuzergeschwader. Die Kreuzer „Essex“ und „Berwik“ haben ihre Ausbildungsfahrten mit Schiffsjungen wieder aufgenommen und sind nach Gibraltar gegangen.

— Auswärtige Stationen. Das neue Flaggschiff der ostasiatischen Station, „Minotaur“, soll die Ausreise im Januar antreten. Der Panzerkreuzer „Kent“ erhält Mitte November eine neue Besatzung durch „Niobe“. Während des Oktobers kreuzten die Schiffe in nordchinesischen und japanischen Gewässern und besuchten auch Wladiwostok. Der Panzerkreuzer „Bedford“ wurde nach San Francisco zur Teilnahme an den Feierlichkeiten wegen Wiederaufbaus der Stadt detachiert.

Der Kreuzer „Terrible“ kehrte mit den abgelösten Mannschaften der Kreuzer „Cambrian“, „Flora“, „Pegasus“ und „Pioneer“ von der australischen Station Anfang Oktober nach Plymouth zurück.

Die Schiffe der Kap-Station gingen zur Schießübung nach der Walfisch-Bucht.

Wegen der letzten schweren Strandungsunfälle am Kap ist probeweise eine Funkspruchstation in der Nähe von Simonstown errichtet worden. Die Errichtung mehrerer Stationen an der südafrikanischen Küste soll beabsichtigt sein.

— Schiffbauten. „Engineer“ tritt bei der Besprechung der Neubauten im allgemeinen für das 30,5 cm-Geschütz gegen das 34,3 cm-Geschütz ein und wiederholt die bekannte Aufstellung der schweren Artillerie an Bord der 1909-Schiffe sowie der „Neptune“ und der „Indefatigable“. Bei dem 1909-Panzerkreuzer werde die größere Länge für Geschwindigkeit und bessere Aufstellung der Breitseittürme verwandt. Die „Nassau“-Aufstellung wird verworfen. Über die Mittelarmierung seien die Ansichten im englischen Seeoffizierkorps geteilt; die jüngeren Offiziere seien für, die maßgebenden Kreise bisher gegen ihre Annahme: 1. wegen der Voraussetzung einer Entscheidung im Fernkampf, 2. wegen schießtechnischer Schwierigkeiten (Beobachtung), 3. wegen der Schwierigkeit einer genügend hohen Aufstellung. — Als Antitorpedobootswaffe sei das 12 cm- dem 15 cm-Geschütz vorzuziehen wegen seiner größeren Feuergeschwindigkeit. Außerdem bleibe noch immer der Schrapnell- und Kartätschschuß aus dem 30,5 cm-Geschütz als wirksames Abwehrmittel. Die Turmaufstellung der leichten Artillerie werde wahrscheinlich aufgegeben und eine solche hinter leichtem Citadellpanzer angenommen werden, der zugleich den unteren Schornsteinen Schutz gewähre.

Gelegentlich des Stapellaufs werden über „Neptune“ folgende Angaben gebracht: Deplacement 20575 metrische Tonnen; Länge zwischen den Perpendikeln 155,5 m, über alles 170,7 m (nach anderen Quellen 182,9 m), Breite 25,9 m; 25000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 21 Knoten. Nach „Naval and Military Record“ sind für die Aufstellung der Mittelartillerie (12 oder 15 cm) drei erhöhte gepanzerte Kasematten („towers“) vorhanden, die durch eine Laufbrücke miteinander verbunden sind. Diese stehen wie folgt: die erste unmittelbar hinter dem vorderen Turm, die dritte unmittelbar vor dem vierten Turm, die zweite mitten zwischen beiden. Zwischen erster und zweiter Kasematte steht der Backbord-30,5 cm-Turm, zwischen der zweiten und dritten Kasematte der Steuerbord-30,5 cm-Turm. Der vierte Turm steht auf derselben Höhe wie der vorderste Turm. Der Gürtelpanzer soll mittschiffs 279 mm, vorn 152 mm, achtern 127 mm stark sein, das Unterschiff wie bei „Dreadnought“ konstruiert sein, nur der Panzer weiter nach unten reichen. Die Feuerleitungsstation wird mittschiffs zwischen den beiden Schornsteinen stehen.

Über „Indefatigable“ bringt „Western Daily Mercury“ folgende Angaben: Länge 555 Fuß = 169 m, also 25 Fuß mehr als „Invincible“, Deplacement etwa 19000 Tonnen; 45000 Pferdestärke, Geschwindigkeit kontraktlich 26 kn, zu erwarten beinahe 30 kn. Zwei Masten und drei Schornsteine. Gürtelpanzer über die ganze

Schiffslänge von 254 mm bis 102 mm. Armierung: drei Türme mit je zwei und zwei Türmen mit je einem 30,5 cm-Geschütz (?); Aufstellung: je ein Turm vorn und hinten, einer mittschiffs, je einer an jeder Seite, der Steuerbord-Turm beim Fockmast, der Backbord-Turm beim Großmast; zwölf 10,2 cm-Schnelladekanonen, siebenundzwanzig 4,7 cm- und Maschinengewehre (?); zwei Torpedorohre. Nach „Standard" soll der Panzerkreuzer des diesjährigen Programms Turbinen von 70 000 Pferdestärken und eine Geschwindigkeit von 30 kn erhalten.

Nach „Naval and Military Record" haben „Temeraire" und „Collingwood" viereckige Seitenfester, wogegen „Indefatigable" wieder runde erhält.

„Collingwood" erhält 20 paarweise aufgestellte Scheinwerfer, die mit den einzelnen Gruppen der 10,2 cm-Schnelladekanonen zusammenwirken.

Die Turbinen für das in Portsmouth zu beginnende neue Linienschiff sind bei der Wallsend Slipway and. Eng. Co. in Bestellung gegeben.

Nach „Times" erhielt die Parsons Company in Wallsend Auftrag zum Bau der Turbinen für den von Armstrong zu bauenden „City"-Kreuzer des diesjährigen Programms. Mr. McKenna erklärte am 6. Oktober im Unterhause, daß die vier „City"-Kreuzer des diesjährigen Programms noch nicht vergeben seien; die Angebote der Bauwerften lägen zur Beschlußfassung vor.

Nach „Engineering" werden die Schiffe bei derselben Länge (137,2 m) und demselben Tiefgang (4,6 m) einen Fuß breiter sein als die ersten Schiffe der Klasse (48 Fuß = 14,6 m gegen 47 Fuß); das Deplacement wird über 5000 Tonnen betragen. Eins von diesen Schiffen erhält Curtis-Turbinen, ein zweites vielleicht Parsons-Turbinen mit zwei Schrauben. Das Maschinengewicht der Schiffe beträgt nur etwas über 1000 Tonnen, so daß also 22 Pferdestärken pro Tonne entwickelt werden. Maschinen- und Kesselräume erhalten Schutz durch Kohlenbunker sowie durch ein starkes Panzerdeck.

Die Baukosten der „Dreadnought" einschließlich der Geschütze und der Munition betragen nach Angabe Mr. McKennas 1 968 083 £ = 40 148 893 Mark, die jährlichen Unterhaltungskosten 52 000 £ = 1 071 000 Mark.

— Stapellauf. Linienschiff „Neptune" 30. September in Portsmouth, Kleiner Kreuzer „Glasgow" 30. September in Govan.

— Probefahrten. Kleiner Kreuzer „Bellona" (Programm 1908/09) beginnt am 26. Oktober mit den Probefahrten.

— Artillerie. Ein 30,5 cm-Geschütz neuen Typs geht bei Beardmore, Glasgow, seiner Vollendung entgegen. Es ist für eine der neuen Dreadnoughts bestimmt.

Nähere Daten über die neuen 34,3 cm-Geschütze sind noch nicht bekannt geworden, „Western Daily Mercury" glaubt jedoch, daß das Rohrgewicht ungefähr 80 Tonnen, wenn nicht noch mehr, das Geschoßgewicht 1250 Pfund = 567 kg betragen werden. Ein Geschütz ist auf „Revenge" montiert worden, zu Schießversuchen gegen das alte Linienschiff „Edinburgh". Mit diesen werden Schießen der Dreadnoughts mit „special director" (wahrscheinlich Einrichtung einer direkten mechanischen Übertragung vom Leitstand nach den Geschützen), Treffenschießen des „King Edward VII." und eines „Indomitable"-Schiffs und gleichzeitiges Schießen dreier Schiffe der „King Edward VII."-Klasse verbunden werden. Bei diesem letztgenannten Schießen wird man mehrere Schießverfahren erproben und dabei versuchen, Zahlmeistern und Offizieren ohne Gefechtsstation die Umrechnung der aus den Feuerleitungsstellen gegebenen Anweisungen zu übertragen.

Mr. McKenna mußte auf die Anfrage, ob die elektrischen Turmschwenkwerke der „Invincible" sich nicht bewährt hätten, zugeben, daß das Schiff mit seinen 30,5 cm-Geschützen noch keine Schießübung abgehalten habe. Es sei ratsam gewesen, vorher noch

einige Änderungen hauptsächlich an den mechanischen Einrichtungen vorzunehmen. Das Schiff wird voraussichtlich von Mitte August bis November auf der Werft bleiben.

Seit dem „Hero"-Schießversuch soll die Absicht bestehen, die Feuerleitung wieder an Deck hinter Panzerschutz zu verlegen und nunmehr nach weiteren Erfahrungen der endgültige Entschluß hierzu gefaßt sein. Die Mastleitungsstelle wird in Zukunft nur Kontrollstelle sein.

— Torpedowesen. Die zwanzig Zerstörer des diesjährigen Programms haben folgende Namen erhalten: „Acorn", „Alarm", „Brisk", „Camaeleon", „Comet", „Goldfinch", „Fury", „Hope", „Larne", „Lyra", „Martin", „Minstrel", „Nemesis", „Nereide", „Nymphe", „Redpole", „Rifleman", „Ruby", „Sheldrake", „Staunch". Sie sollen eine Dauergeschwindigkeit von 29 kn haben und besonders gute Seeboote sein. Drei (Clydebank) erhalten Curtis-, alle anderen Parsons-Turbinen.

„Engineer" findet die Ursache für die schwankende Torpedobootspolitik der englischen Admiralität in der Schwierigkeit, ein Boot für den doppelten Verwendungszweck, als Hochseezerstörer und als Aufklärungsschiff, zu bauen, und in der Unmöglichkeit, ein solches Boot billig herzustellen. Zum Schluß wird die Frage aufgeworfen, ob es nicht besser sei, zu dem reinen Zerstörertyp („River"-Klasse) zurückzukehren und den Aufklärungsdienst besonders dafür gebauten Schiffen zu überlassen.

„Swift" hat die Probefahrten nach zehnmonatiger Dauer erledigt, soll die kontraktliche Geschwindigkeit von 36 kn überschritten haben und um 3 kn schneller sein, als jedes andere Boot.

Zerstörer „Hornet" (1893) wurde mit Ausrüstung für 25 000 Mark verkauft.

Der neue Torpedobootzerstörer „Crusader" wurde von White & Co. abgeliefert.

„Neptune" erhält als erstes englisches Linienschiff den neuen 53 cm-Torpedo mit 5 bis 6 Meilen Laufstrecke.

— Unterseeboote. Unterseeboot „D 1" soll seine Probefahrten zur Zufriedenheit erledigt haben. Hauptsächlich hat man Versuche mit Schweröl gemacht. Das Boot hat größeren Ölvorrat, Tanks an der Außenseite des Bootskörpers, 2 Schrauben, 3 Ausstoßrohre, 2 voraus, 1 achteraus. 2 Periskope, 1 vorn, 1 achtern.

Ein Rettungsapparat, bestehend aus Luftfänger im Boot und aus einem wasserdichten Anzug und Schutzhelm mit Sauerstofferzeuger soll auf den Unterseebooten eingeführt werden.

Das Torpedokanonenboot „Onyx" wird als Mutterschiff für Unterseeboote umgebaut.

— Minenwesen. Von Portsmouth aus wurden die Minenräumungsversuche mit vier Fischdampfern fortgesetzt.

Der Umbau des Kreuzers II. Klasse „Apollo" als Streuminenschiff ist beendet.

— Signalwesen. Infolge der vielfachen und langen Benutzung von Cromarty als Übungsbasis für die „Home"-Flotte beabsichtigt die Admiralität die Errichtung einer Funkspruchstation für den Fernverkehr bei Wick bis Anfang 1910.

— Häfen und Werften. Die feierliche Eröffnung des neuen Admiralitätshafens in Dover fand am 15. Oktober durch den Prince of Wales statt. „Western Daily Mercury" nennt die Schaffung der Anlagen, die rund 70 Millionen Mark gekostet haben, „a costly blunder". Dover sei ein ausgezeichneter Stützpunkt für Torpedo- und Unterseeboote, als Flottenstützpunkt für große Schiffe habe es keine so große Bedeutung, daß die kolossalen Aufwendungen gerechtfertigt erscheinen, zumal da die Anlage einer Werft wegen der Küstengestaltung ausgeschlossen sei.

Änderungen der Pläne für Rosyth sollen in Erwägung sein, darunter Bau von drei Trockendocks an Stelle von einem.

Die vier Öltanks für etwa 20 000 Tonnen Öl am Medeway oberhalb Port Victoria sind fertiggestellt.

„Mauretania" hat einen neuen Schnelligkeitsrekord aufgestellt. Reise ostwärts 4 Tage, 13 Stunden, 41 Minuten; westwärts 4 Tage, 10 Stunden, 51 Minuten, Durchschnittsfahrt 26,06 sm.



Vereinigte Staaten von Amerika. Das Hauptinteresse hat im letzten Monate begreiflicherweise die Hudson-Fulton-Feier in Anspruch genommen, und auch der Dienst auf fast der gesamten in der Heimat befindlichen Flotte ist dadurch beeinflußt worden. Besondere Vorkommnisse sind nicht zu verzeichnen gewesen, abgesehen von den verschiedenen Paraden und Schaustellungen, über welche die Tagespresse hinreichend berichtet hat, so daß eine Besprechung an dieser Stelle überflüssig wäre. Während im übrigen die amerikanische Presse mit berechtigtem Stolze auf die Machtentwicklung der Union hinwies, wie sie sich in der Stärke und Güte der vertretenen „neuen Flotte" darstellte, wird doch auch wieder mit einer gewissen verhaltenen Bitterkeit bemerkt, daß diese mächtige Flotte immer noch nur durch Kontreadmirale vertreten werde. Der einzige Offizier höheren Ranges in der Flotte, der Admiral of the Navy Dewey, hat den Festlichkeiten nicht beigewohnt. Fernerhin sollen die amerikanischen Schiffe gelegentlich der großen Illumination gegen alle übrigen erheblich zurückgestanden haben, wie sie auch mit ihren unförmlichen Gittermasten keinen sehr gefälligen Eindruck gemacht hätten. Endlich wird erwähnt, daß die amerikanischen Matrosen im Vergleich zu denjenigen aller anderen Flotten, besonders zu den englischen, ein auffallend jugendliches Aussehen zeigten. Umsomehr ist man darüber erfreut, daß die Amerikaner bei den verschiedenen Bootsregatten die ersten Preise gewannen, wobei die Bemerkung nicht uninteressant ist, daß die deutschen Boote unmittelbar folgten und die englischen auffallend zurückblieben.

Was die Gittermasten anlangt, so scheint das im vorigen Hefte (Seite 1132) erwähnte ungünstige Urteil sich weiter zu bestätigen. So wird berichtet, daß bereits beschlossen sei, die im Bau befindlichen und die zuletzt fertig gewordenen neuen Schiffe „Florida", „Utah", „Arkansas", „Wyoming", „North Dakota", „Delaware", „Michigan" und „South Carolina" nicht mit diesen Masten zu versehen.

— Flottentätigkeit. Die Schiffe der Atlantischen Flotte haben sich nach Schluß der Hudson-Fulton-Feier zu Überholungsarbeiten auf die Werften begeben. Sie sollen Anfang Dezember wieder fertig sein und mit den Winterübungen beginnen. Um diese Zeit wird das neue Linienschiff „Michigan" die „Ohio" ablösen. Zu Anfang Januar 1910 wird das Linienschiff „South Carolina" an Stelle der „Missouri" treten, und Anfang Februar endlich werden die „Wisconsin" und „New Jersey" durch die ersten Dreadnoughts „Delaware" und „North Dakota" ersetzt. Alsdann wird sich in der Linienschiffsflotte kein Schiff befinden, das vor dem Jahre 1904 vom Stapel gelaufen ist.

Das I. Geschwader der Pazifischen Flotte hat seine Reise nach Ostasien fortgesetzt und sollte planmäßig am 1. November vor Manila eintreffen. Auf der Reise von San Francisco nach Honolulu wurde eine Probefahrt mit forcierter Fahrt abgehalten, bei welcher der Panzerkreuzer „Tennessee" die beste Leistung erzielte; auf der „Colorado" brach, nachdem schon vorher Leckagen in drei Kesseln eingetreten waren, ein Kesselrohr, wobei zwei Mann getötet wurden. Auf der „West Virginia" brach ein Kolbenring im Backbord-Hochdruckzylinder. Eine Verspätung der programmäßigen Abfahrt von Honolulu ist jedoch durch diese Havarien nicht verursacht worden.

Die Kreuzer des III. Geschwaders der Pazifischen Flotte sind nach Manila zurückgekehrt.

Das Rammschiff „Katahdin“ ist aus der Flottenliste gestrichen und soll als Scheibe für Schießversuche verwendet werden.

— Personal. Der Kontreadmiral Merrell ist als Präsident des Naval War College und Kommandant des zweiten Marinedistrikts durch den Kontreadmiral Rodgers, bisher Chief Intelligence Officer, abgelöst worden. Als neuer Chef des Stabes der Atlantischen Flotte wird der bekannte Fregattenkapitän Key genannt. Diese Ernennung würde eine neue Bevorzugung der sogenannten neuen Richtung im Seeoffizierkorps bedeuten, nachdem der Fregattenkapitän Sims unlängst das Kommando eines Linienschiffes erhalten hat.

Die Mannschaftsstärke der Flotte beträgt jetzt 44 129 Köpfe, gegen 33 027 im Jahre 1907. Davon sind jetzt 95,7 Prozent amerikanische Bürger (1907 93,1 Prozent). Die Zahl der geborenen Amerikaner ist von 82 Prozent im Jahre 1907 auf 88,4 Prozent gestiegen. Wenn man die 441 „Filipinos“, die auf den Stationären in den Philippinen verwendet werden, nicht mitrechnet, so steigt der Prozentsatz amerikanischer Bürger in der Marine, abgesehen von den Offizieren, auf rund 96 Prozent. Die Zahl der Fahnenflüchtigen ist von 9,01 Prozent im Jahre 1907 auf 5,5 Prozent zurückgegangen. 65 Prozent der Mannschaften kapitulierten. Von rund 92 000 Mann, die sich zur Einstellung meldeten, konnten nur 18 723 Mann als völlig brauchbar angenommen werden (im Jahre 1907 14 239).

— Schiffbau, Probefahrten usw. Der Bau der Linienschiffe „Arkansas“ und „Wyoming“ ist an die New York Shipbuilding Comp. und an die Werft von Cramps & Sons zu Philadelphia vergeben worden. Die Schiffe erhalten Parsons-Turbinen (vgl. Oktoberheft Seite 1133/34).

Der Bau der neuen Linienschiffe „Delaware“ und „North Dakota“ ist in letzter Zeit so sehr gefördert worden, daß die Schiffe voraussichtlich einige Monate vor dem Vertragstermin zur Ablieferung gelangen können.

Der neue Torpedobootzerstörer „Smith“ hat mit nahezu 50 Tonnen größerer Belastung, als für die Probefahrten vorgesehen war, eine Geschwindigkeit von 32 Knoten erreicht, 4 Knoten mehr als gefordert. Diese Leistung wurde noch von dem Torpedobootzerstörer „Reid“ mit 32,1 Knoten etwas übertroffen. Das Boot soll sogar einmal die hohe Geschwindigkeit von 34,548 Knoten erreicht haben.

Der neue Kohlendampfer „Vulcan“ erzielte bei einer 24stündigen Probefahrt 12,9 Knoten und schlug dadurch das Schwesterschiff „Mars“ (vgl. Oktoberheft Seite 1135). Bei der Löschungsprobe wurden 180 Tonnen pro Stunde aus einem Luk abgegeben (gegen 100 Tonnen der Bauvorschrift).

Die beiden Dampfer wurden, ebenso wie die „Vestal“, abgenommen und sollen mit Zivilpersonal in Dienst gestellt werden. Der dritte Kohlendampfer der „Mars“-Klasse wird in nächster Zeit abgeliefert werden.

— Artillerie. Auf die Ausschreibungen für Geschützlieferungen im Betrage von rund 1 Million Dollars, nämlich von zehn 30,5 cm-, zwölf 15 cm- und zwanzig 12,7 cm-Geschützen, forderten

die Bethlehem Steel Comp. . . .	für	ein	30,5	cm-Geschütz	72 820	Dollars ,
	„	„	15	„	15 638	„
	„	„	12,7	„	9 580	„
die Midvale Steel Comp. (Philadelphia)	„	„	30,5	„	73 000	„
	„	„	15	„	15 750	„
	„	„	12,7	„	9 200	„

Die letztgenannte Fabrik forderte dazu etwas längere Lieferfristen für die beiden schwereren Kaliber, während sie das kleine Kaliber etwas schneller liefern wollte als ihre Mitbewerberin.

Das neue 14zöllige (35,6 cm-) Küstengeschütz ist vom Watertown-Arsenal fertiggestellt worden. Das Geschütz ist nicht schwerer und nicht teurer als das jetzige 40 Kaliber lange 30,5 cm-Geschütz, wird aber voraussichtlich eine bedeutend längere Lebensdauer haben; die Rohrlänge ist dieselbe. Das Geschütz verfeuert ein 1600pfündiges (725 kg) Geschoß mit einer Geschwindigkeit von 2150 Fußsekunden gegenüber 1000 Pfund (453 kg) und 2550 Fußsekunden des 30,5 cm-Geschützes. Die lebendige Kraft des überdies mit bedeutend größerer Sprengladung versehenen Geschosses verhält sich zu dem des 30,5 cm-Geschützes etwa wie 74 zu 65. Den Nachteil der geringeren Rasanz der Flugbahn hält man bei der Verwendung als Küstengeschütz nicht für schwerwiegend, da die voraussichtlichen Schußentfernungen festgelegt sein werden. Dahingegen rechnet man auf eine Gebrauchsdauer von 250 bis 280 Schuß gegenüber nur etwa 80 des kleineren Kalibers. Die etwas größeren Schwierigkeiten des Ladens glaubt man durch entsprechende Einrichtung der (Verschwindungs-) Lafette ausgleichen zu können.

— Häfen, Docks usw. Der Ausbau von Pearl Harbor (Hawaii) soll so gefördert werden, daß innerhalb 32 Monaten Dock und Werft abgeliefert werden können. In Jahresfrist sollen alle Arbeiten an Kasernen, Verwaltungsgebäuden, Magazinen, Lazarett, Bahn- und Kaianlagen usw. erheblich vorgeschritten sein, während die Bagger- und Sprengarbeiten zur Vertiefung der Einfahrt und des Werftbassins bereits fertig sein werden.

Die Vollendung des neuen großen Docks der New York-Werft stößt immer wieder auf Schwierigkeiten, weil der Baugrund schlecht und die Kanalisationsanlage von Brooklyn im Wege ist. Nachdem bereits zwei Unternehmer die Arbeit aufgegeben haben und nur 30 Prozent des Baus geleistet sind, sind von den dafür ausgeworfenen 1 246 000 Dollars nur noch 500 000 Dollar übrig. Man hofft jedoch, jetzt schneller vorwärts zu kommen, nachdem die Abänderung der Kanalisationsanlage auf Regierungskosten beschlossen ist.

In dem Schwimmdock zu Olongapo (Philippinen) ist der Panzerkreuzer „Charleston" in einem Zeitraum von 9 Stunden eingedockt, abgekratzt, zweimal gestrichen und wieder ausgedockt worden. Es sollen weitere Schnelligkeitsversuche angestellt werden, um zu ermitteln, wie schnell eine Flotte im Bedarfsfalle gedockt werden kann. Man hofft in Olongapo das I. Geschwader der Pazifischen Flotte in dem Tempo von einem Schiff täglich docken zu können („Army and Navy Journal").

— Verschiedenes. Das Marinedepartement hat angeordnet, daß der Sonntag an Bord ein wirklicher Ruhetag für die Besatzungen sein soll. Die Sonntagsmusterungen und Besichtigungen kommen in Fortfall. Die Besichtigungen des Schiffes durch den Kommandanten sollen an einem Wochentage und möglichst kurz abgehalten werden, die Musterungen der Mannschaft am Sonnabend Vormittag oder bald nach der Mittagsruhe stattfinden.

Über die Kosten des Schiffbaues an der Pazifischen Küste wurde vor einem Kongreßausschusse in San Francisco folgendes angeführt: Ein 7000 Tonnen-Frachtdampfer kann in England für 180 000 Dollar gebaut werden, in San Francisco kostet ein solches Schiff über 400 000 Dollar; ein 2500 Tonnen-Dampfer, der in England für 97 000 Dollar zu haben ist, kann in San Francisco nicht für weniger als 200 000 Dollar hergestellt werden.



Frankreich. Die zweite Hälfte des September und der Oktober waren der Durchführung und dem Ausbau der im vorigen Heft mitgeteilten Organisationsänderungen gewidmet, die durchweg den Stempel eines großzügigen und folgerichtigen Vorgehens tragen.

— Organisation. Der oberste Marinerat (vgl. Oktoberheft S. 1160) wird nach dem Dekret vom 29. September 1909 unter dem Vorsitz des Marineministers aus

den vier Generalinspekteuren, dem Chef des Generalstabes der Marine und den Vizeadmiralen bestehen, die seit weniger als 2 Jahren ein Geschwader geführt haben. Seine Tätigkeit betrifft die Zusammensetzung und Verwendung der Seestreitkräfte, Bauprogramme, Küstenverteidigung, Ausbau der Werften und Stützpunkte, Ersatz und Ausbildung des Personals und alle Organisationsfragen allgemeiner Natur. Der älteste Vizeadmiral ist Vizepräsident, der Generalstabschef ständiger Berichterstatter. Der Minister kann zur Teilnahme an den Sitzungen mit beratender Stimme auffordern: Den Chefmaschineningenieur 1. Klasse, die Generalinspekteure des Bauwesens, der Verwaltung, des Gesundheitsdienstes und der Wasserbauten. Zwei Kapitäns zur See fungieren als Sekretäre. Der Präsident der Republik kann den Vorsitz persönlich führen; dann nehmen auch der Ministerpräsident und der Kriegsminister an der Sitzung teil.

In dem 1905 gebildeten Technischen Komitee, dessen Aufgabe die Verwertung aller technischen Neuerungen für die Flotte ist, und dem 1 Vizeadmiral, 2 Kontreadmirale, 3 Stabsoffiziere des Seeoffizierkorps, 1 höherer Maschineningenieur, 1 höherer Artillerieingenieur, 2 höhere Bauingenieure sowie 1 Oberleutnant zur See als Sekretär angehören, sind die Abteilungen für Hochsee- und Verteidigungsschiffe mit einander verschmolzen. Kommandodauer 2 Jahre, einmal zu erneuern.

Abgetrennt ist vom Technischen Komitee die seit 1905 mit ihm vereinigt gewesene Ausrüstungskommission (commission du règlement d'armement) unter einem Kontreadmiral, der ihre alten Funktionen wieder eingeräumt sind.

Auch die Schiffsprüfungskommission (commission d'essais) wird selbständig unter einem Kontreadmiral; augenblicklich wird die Bildung einzelner Unterkommissionen in den Häfen erwogen, wie sie schon früher einmal bestanden; die obere Kommission würde dann nur in Fällen von Versagern bei den Probefahrten in Tätigkeit treten.

Das Personal der genannten technischen Behörden ist um 3 Ingenieure und 1 Seeoffizier gekürzt.

Durch Erlaß vom 11. Oktober ist der Geschäftskreis der Generalinspekteure festgelegt. Der Generalinspekteur der Geschwader inspiziert diese einmal im Jahre auf Gefechtsbereitschaft; er sorgt für Einheitlichkeit in Taktik und Ausbildung und arbeitet mit dem Generalstab die Manöver- und Operationspläne aus. Alle dauernden Befehle, Sitzungsprotokolle ständiger Kommissionen in den Geschwadern, Berichte über Manöver und Übungen gehen ihm durch den Generalstabschef zu. Ähnlich sind die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Generalinspekteurs der unterseeischen Verteidigung mit Bezug auf die Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen. Der Generalinspekteur des Materials hat in der Hauptsache die Mobilmachung. Er besichtigt einmal im Jahre die Häfen, Werften und staatlichen Fabriken. Er ist für die Bereitschaft der Reserveschiffe, für die Kriegsbereitschaft und die Vollzähligkeit der Ausrüstung der Werften und Magazine verantwortlich. Der Generalinspekteur der Schulen und Mannschaftsdepots an Land hat die Oberaufsicht über sämtliche Schulen an Land und an Bord, über die Ausbildung der Mannschaften in den Depots an Land und die dort stattfindende Auswahl der Spezialisten, ferner über die inscrits maritimes und über die Rekrutierung.

Allen Generalinspekteuren ist ein lieutenant de vaisseau als Adjutant beigegeben.

Durch einen besonderen Erlaß sind auch die Befugnisse des Generalinspekteurs der Verwaltung festgelegt. Dieser hat auf Anordnung des Unterstaatssekretärs die Verwaltungsdienststellen zu inspizieren; er ist für das richtige Arbeiten der Verwaltung bei den Mobilmachungsarbeiten verantwortlich.

Die im Oktoberheft (S. 1162) als bevorstehend gemeldete Zusammenziehung der Torpedoschulschiffe zu einer Division ist am 5. Oktober erfolgt. Chef ist bis zum 15. November der Kommandant des „Marceau", vom 15. November an Kontreadmiral Guillou auf „Brennus". — Ebenso sind am 1. Oktober die Schulen in Brest, „Calédonien" mit Tender — als école des apprentis-marins — und „Bretagne" — als

Schiffsjungenschule —, dem Kommandanten der „Bretagne“ unterstellt, wie dies im Oktoberheft (S. 1163) als geplant bezeichnet wurde.

Der Minister hat eine durchgreifende Änderung in der Verwendung der Fähnriche (aspirants) während der zweijährigen Zeit ihrer Einschiffung angeordnet. Sie werden nur noch in kleiner Zahl — in der Regel zu drei — an Bord der Schiffe kommandiert, in erster Linie Offizierdienst wie die enseignes de vaisseau tun und auch an der Offiziersmesse teilnehmen; eins der beiden Ersatzschiffe der Geschwader wird die premiers maîtres élèves-officiers aufnehmen, das andere die aspirants, die nicht an Bord der aktiven Geschwaderschiffe kommen können, ohne daß die Zahl drei überschritten wird.

Auch zum Stabe des II. Geschwaders wird ein Fregattenkapitän als Artilleriereferent kommandiert, wie es auf dem I. Geschwader Admiral Germinet eingeführt hatte. Er ist gleichzeitig Mitglied des Artillerieversuchskommandos mit beratender Stimme. Die Kommandierung eines Artillerieingenieurs zu den Geschwaderstäben ist in Erwägung gezogen.

Als Ergebnis der Tätigkeit der von M. Chéron gebildeten Kommission zur Vereinfachung des Geschäftsbetriebes wird die Abschaffung von 38 Eingaben verschiedener Art gemeldet; etwa 40 weitere sind vereinfacht oder nur in größeren Zeitabständen einzureichen. Die Befugnisse der Marinepräfekten sind zum Zwecke größerer Dezentralisation in verschiedenen Punkten erweitert.

— Marineetat 1910. Nach dem Bericht M. Doumers zum Etat 1910 werden von den 174 Mill. Frcs. (139,2 Mill. ℳ) Mehrausgaben gegen das Vorjahr 26 Mill. aus einer Anleihe bestritten. Von den Mehrausgaben entfallen auf die Marine 37,545 Mill. Frcs. (30,036 Mill. ℳ), davon 2,5 Mill. (2,0 Mill. ℳ) für Neubauten und über 19 Mill. Frcs. (15,2 Mill. ℳ) für Artillerie (Geschütze für die neuen Schiffe, Munition). — Der Unterstaatssekretär hat die Budgetkommission um eine Äußerung ersucht, ob die neuen Gehaltssätze für Subalternoffiziere der Armee auch für die Marine Gültigkeit erhalten sollen. Danach würden beziehen:

	im Dienstgrad:	oder:	bei einer Gesamtdienstzeit von:	
Die lieutenants de vaisseau	12 Jahre	8 Jahre	30 Jahren	5364 Francs
	8 =	4 =	25 =	4644 =
	4 =		oder 20 =	4140 =
	0 bis 4 =			3636 =
enseignes de vaisseau . .	8 =		und 20 =	3636 =
	8 =	4 =	15 =	3420 =
	4 =		oder 10 =	3204 =
	0 bis 4 =			2988 =
aspirants	4 =			2880 =
	vorher			2412 =

— Personal. Zum Generalinspekteur des Materials wurde Vizeadmiral Marquis ernannt, während Vizeadmiral Jauréguiberry Präfekt des 5. Marinebezirks zu Toulon wurde. — Kontreadmiral de la Croix de Castries ist Chef der ostasiatischen Division geworden.

— Geschwadertätigkeit. Den mit Schießübungen und taktischen Exerzitien ausgefüllten Sommermonaten folgte die Zeit der Instandsetzung und der Reparaturen. — Am 5. Oktober sind die Verbände neu organisiert, wie im Oktoberheft (S. 1161) angegeben.

Die Verteilung der Reparaturperioden ist folgende:

Panzerkreuzer des I. Geschwaders im Oktober kleine Überholung in Toulon; dienstbereit am 25. Oktober. — 1. Division des I. und 2. Division des II. Geschwaders im Oktober große Instandsetzung in Toulon; dabei erhalten „Patrie“ und „République“

ihre 6,5 cm-SK. M/02. — „Suffren“, Ersatzschiff des I. Geschwaders, beginnt mit der Reparatur nach Beendigung des Schießens gegen „Iéna“; dienstbereit Ende Januar 1910.

Die 1. Division des II. Geschwaders ging am 23. Oktober nach Neapel, von wo sie sich Anfang November zur kleinen Überholung nach Biserta begeben wird; dienstbereit am 20. November; sodann daselbst Instandsetzung der 2. Division des I. Geschwaders nach Rückkehr aus Amerika. Die vier Panzerkreuzer des II. Geschwaders reparieren in Brest, wo sie Ende Oktober dienstbereit sein sollen.

Reiseplan des I. Panzerkreuzergeschwaders (östliches Mittelmeer): Toulon ab 5. November, Suda-Bai, Beirut, Alexandrette, Mersina, Marmarice, Samos, Smyrna, Mitylene, Kavala, Saloniki, Piräus, Korfu. Toulon an: am 15. Januar 1910.

II. Panzerkreuzergeschwader (Atlantischer Ozean): Brest ab 5. November, La Luz, Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Aires, Bahia, Cayenne, Martinique, Gouadeloupe, Port au Prince, Jamaika, Vera Cruz, Havana, Bermudas. Brest an: spätestens am 15. März.

Die 2. Division des I. Geschwaders hat am 8. Oktober mit ökonomischer Fahrt die Rückreise von New York angetreten.

„Henri IV“ übte mit den Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen des Ozeans, wobei die Frage zu untersuchen war, ob ein großes Schiff, das die Anwesenheit eines Unterseebootes entdeckt, dessen Torpedos ausweichen kann. Bei Nahschüssen erwies sich ein Ausweichen als nicht möglich, bei Weitschüssen (1500 m) konnte erfolgreich ausgewichen werden. — Am 10. Oktober ist „Henri IV“ an seinem neuen Stationsort, Biserta, eingetroffen.

„Friant“, der vor kurzem in die Marokko-Division eingetreten ist, wird zeitweise durch „Galilée“ ersetzt, um in Biserta einer Kesselrohrreparatur unterzogen zu werden.

„d'Entrecasteaux“ kehrt im Dezember aus Ostasien zurück und wird dort durch „Amiral Charner“ ersetzt.

— Artilleristisches. „Iéna“-Schießversuch. Ende September und Anfang Oktober wurden mit den an Land aufgestellten 24 cm- und 16 cm-K. 2 bis 3 Schuß pro Tag, im ganzen 33 Schuß, gegen die „Iéna“ gefeuert. Ein mit einem 24 cm-Geschoß am Bug verursachtes Leck bewirkte, daß das Schiff vorn wegsackte und auf Grund kam. Das Schießen mit den 24 cm-K. ist infolgedessen eingestellt, um zunächst die Versuche mit den 30,5 cm-K. zu erledigen; das Schiff ist dazu wieder gerade gelegt. Am 11. Oktober begann „Suffren“ die Beschießung mit 30,5 cm-K. auf 600 m.

Die bei den Schießversuchen an Bord hervorgerufenen Erschütterungen sollen bereits bei den ersten Treffern so stark gewesen sein, daß alle Apparate zur Befehlsübermittlung unbrauchbar wurden und der Kommandostand völlig isoliert war. Auch die Rohrleitungen sollen erheblich gelitten haben.

— Unterseeboote. Auf dem Tauchboot „Archimède“ von 810 Tonnen (Oktoberheft S. 1140) hat sich herausgestellt, daß die mit der Bordwand fest verbundenen Böcke zur Aufnahme der Akkumulatoren die Stabilität stark beeinträchtigen. Ein langwieriger und kostspieliger Umbau dieses und der Schwesterboote ist dadurch bedingt.

Auf „Emeraude“ (Dieselmotoren) sind Versuche mit dem Ersatz des Petroleums durch Naphtha gemacht. Der Nutzeffekt des Naphtha erwies sich als 1/3 größer als der des Petroleums.

Mit „Lutin“ werden Versuche angestellt, um die Wirkung der Detonation eines Torpedos auf ein Unterseeboot festzustellen.

In Cherbourg wird monatlich eine Mobilmachungsübung bestehend in Anbordnahme der kriegsmäßigen Ausrüstung und Klarmachen der Torpedos stattfinden.

— Schiffbau. Die Verminderung der Aufbauten auf der „Patrie“-Klasse ist beabsichtigt. Einem sehr durchgreifenden und daher kostspieligen und eine Reparatur-

zeit von 4 Monaten bedingenden Umbauplan der Werft Toulon ist der weniger umfassende Plan der Werft Brest vorgezogen.

Küstenpanzer „Requin" wird für seine Tätigkeit als Artillerieschulschiff (für „Descartes") umgebaut; die sechs 10 cm-K. M/1881 werden durch acht 10 cm-K. M/1891 ersetzt.

— Baukosten. Nach „Temps" betragen die Kosten pro Tonne für „Voltaire" einschließlich Munition 2351 ℳ gegen 2198 ℳ der „Dreadnought", ohne Munition 2194 ℳ gegen 2025 ℳ.

— Stapelläufe. Tauchboot „Cugnot" (Programm 1905) am 14. Oktober in Rochefort; 398 Tonnen, Besatzung: 3 Offiziere, 23 Mann.

Beabsichtigt: Tauchboot „Ampère" (Programm 1904) am 25. Oktober in Rochefort; Linienschiff „Mirabeau" am 28. Oktober in Lorient.

— Probefahrten. Torpedojäger „Voltigeur", der mit einer Kombination von „Rateau"-Turbinen und Kolbenmaschinen ausgestattet ist, erreichte bei einer forcierten Fahrt 30,2 kn. (Kontrakt: 28 kn.)

— Ausrangierung. „Léger" und „Bombe" sind aus dem ersten Teil der Flottenliste gestrichen.

Die Häfen sind zur Aufstellung einer Liste derjenigen geschützten Kreuzer aufgefordert, deren Weiterführung in der Flottenliste noch als lohnend erscheint. Wahrscheinlich werden „Cassard", „Chasseloup-Laubat", „Descartes", „Isly", „Alger" und „Friant" noch weitere Verwendung finden.

— Schiffsverkauf. Der alte Panzer „Colbert" ist für 330 319 ℳ verkauft; ferner werden zum Verkauf gestellt: in Rochefort 3 Hulks, in Toulon „Le Var", der alte Panzer „Trident", der gesunkene Küstenpanzer „Tempête" und die Torpedoboote „94" und „234".

— Minen. In Toulon werden die Torpedojäger „Fanfare", „Hoche" und „Massue" (336 Tonnen) mit einer Vorrichtung zum Werfen von Minen versehen. Die Minen, etwa 10 Stück, sollen auf einem der Geschwaderbegleitschiffe untergebracht werden, das sie im Bedarfsfalle an die Torpedojäger abgibt und dafür deren achteres Lancierrohr mit den zugehörigen Torpedos an Bord nimmt.

— Kohlenankauf. Bisher wurden die gesamten Kohlen für die Marine durch die Zentralverwaltung in Paris ohne Ausschreibung angekauft; nach einer neuen Verfügung des Unterstaatssekretärs sollen die Kohlenlieferungen für die Schiffe und Marineinstitute an Land in Zukunft von den verschiedenen Lokalbehörden öffentlich ausgeschrieben werden.

— Schiffsunfälle. Im Jahre 1907 hat die Verwaltung des établissement des invalides 254 Schiffbrüche und andere Seeunfälle französischer Schiffe registriert, von denen 220 Segler und 34 Dampfer, davon 31 Handelsdampfer und 3 Kriegsfahrzeuge, betroffen wurden. Von den Unfällen ereigneten sich 180 an den Küsten von Frankreich und Algier, 13 an den französischen Kolonialküsten und 61 auf See oder an fremden Küsten. Diese Zahlen bedeuten eine Verringerung um 108 Schiffbrüche gegen 1906. — 965 Franzosen kamen 1907 auf See um.

— Fachliteratur. „La Vie Maritime" (10. Oktober 1909) weist darauf hin, daß die Schießübungen stets in der vollkommen geschützten Quiberon-Bucht, also beinahe wie zu Anker, abgehalten werden. Hochseeschießübungen werden befürwortet.

Ein Artikel „Le tir naval" in demselben Blatt tritt für die Vergrößerung der Schußweiten bis zur Grenze der Beobachtungsmöglichkeit ein und hebt den Vorteil der Unterwassertreffer bei großen Einfallswinkeln auf große Entfernungen hervor. Bei einem

Schießversuch der „République“ ergaben sich als größte Schußweiten bei größter Erhöhung für 30,5 cm-Geschütze: 15 500 m, für 16 cm-Geschütze: 11 000 m.

Nach einem Aufsatz „Les constructions projetées“ in „Le Yacht“ vom 9. Oktober gibt der Marineminister von den drei dem Obersten Marinerate vorgelegten Linienschiffsentwürfen: 1. Vergrößerung des „Danton“-Typs, Zweiteilung der schweren Artillerie; 2. Schweres Einheitskaliber, Doppeltürme; 3. Dasselbe mit drei Doppel- und zwei Tripeltürmen — dem Doppelturmprojekt den Vorzug. Der Artikel spricht sich gegen das angeblich auf Befehl des Ministers ausgearbeitete Projekt eines geschützten Kreuzers von 10 000 Tonnen und 30 kn Geschwindigkeit aus und befürwortet den deutsch-englischen Typ (4000 bis 5000 Tonnen). Ebenso kritisiert er die Differenzierung des Torpedobootstyps (750—450—200 Tonnen) abfällig, besonders die Wiederannahme des kleinen Typs. Schließlich rät er entgegen der Absicht des Ministers, der die Probefahrtsresultate der „Archimède“ abwarten will, ein schnelleres Bautempo im Unterseebootsbau an.



Japan. Allgemeines. In den äußeren Formen der japanischen Marinepolitik scheint sich ein Umschwung zu vollziehen. Pflegte man bisher von dem „Schleier des Geheimnisses“ zu sprechen, mit dem alle japanische Flottentätigkeit umgeben sei, und konnte noch im Augustheft der „Marine-Rundschau“ ein neues verschärftes Preßgesetz zur Unterdrückung unerwünschter Nachrichten über militärische Vorgänge erwähnt werden, so ist es jetzt unzweifelhaft das Marineministerium selbst, das Mitte September in der halbamtlichen und auf das Ausland berechneten „Japan Times“ das Wort ergriffen hat, um seine nächsten Schiffbaupläne bekannt zu machen. Das Wesentliche dieser offiziösen Kundgebungen wird unter „Schiffbauten“ besprochen werden.

— Etat. Der neue Marineetat soll bei den fortlaufenden Ausgaben unter anderm folgende Positionen enthalten:

			1909
für den Bau von Befestigungen an der Tokiobucht	50 000	Yen	(50 000)
„ Schiffs- und Gebäudeneubauten	1 790 360	„	(6 436 097)
„ Indiensthaltungen	7 108 141	„	(9 467 580)
„ Schiffsersatzbauten	10 689 986	„	(10 688 586)

— Personal. Der, wie alljährlich, Mitte September in Tokio unter Vorsitz des Marineministers berufene Admiralsrat hat sich in erster Linie mit den Herbstbeförderungen und -kommandierungen befaßt. Ferner hat eine Besprechung des neuen Marineetats und der allgemeinen militär-politischen Lage stattgefunden. Zu den Teilnehmern gehörten außer den Chefs und Vizechefs der Zentralbehörden, den Stations- und Geschwaderchefs bemerkenswerterweise auch diesmal wieder Großadmiral Graf Ito sowie die Admirale Baron Inouye und Graf Yamamoto, die schon seit Jahren nicht mehr in aktiver Dienststellung Verwendung gefunden haben, sondern lediglich als „militärische Berater des Kaisers“ fungieren, als solche aber auf die Maßnahmen der obersten Marinebehörden noch heute den ausschlaggebenden Einfluß ausüben.

Die diesjährigen Sitzungen des Admiralsrats haben die Verabschiedung von außergewöhnlich zahlreichen Admiralen gezeitigt. Es sind zur Disposition gestellt worden: 2 Admirale, 1 Vizeadmiral, 6 Kontreadmirale, 1 Ingenieurvizeadmiral (Miyabara, der Konstrukteur des Wasserrohrkessels der japanischen Marine) und 1 Chefkonstrukteur im Kontreadmiralsrang.

Der Schluß des Schuljahrs an der Ingenieurkadettenschule in Yokosuka soll im kommenden Jahre ebenso wie an der Seekadettenschule in Etajima auf den Herbst gelegt werden. Dies geschieht, um auch den praktischen Ausbildungsgang für die Fähnriche

beider Kategorien in Übereinstimmung bringen und Schulschiffsreise und Kommandierung auf die aktive Flotte zum gleichen Zeitpunkt stattfinden lassen zu können.

— Schwimmende Streitkräfte. Im September waren fast sämtliche Schiffe und Verbände in den Hauptkriegshäfen mit Überholungsarbeiten beschäftigt, während die Geschwaderchefs an dem in Tokio tagenden schon erwähnten Admiralsrat teilnahmen.

Das I. Geschwader kehrte Anfang September nach Beendigung der Schießübungen um den Kaiserpreis von Aomori nach Yokosuka zurück, wo die Bekanntgabe des Siegerschiffes erfolgen sollte. Ein Flügeladjutant des Kaisers hat zur direkten Berichterstattung an diesen Schießübungen und denen des Maizuru-Reservegeschwaders teilgenommen. Ende September sollte das Geschwader zur Fortsetzung der Übungen mit den zugeteilten Flottillen nach der Hiroshimabucht gehen. Für „Tsukuba" ist seit Mitte des Sommers „Iwami" eingetreten, ferner ist der kleine Kreuzer „Suma" dem Geschwader als Tender zugeteilt worden.

Das II. Geschwader war größtenteils in Kure vereinigt und sollte Ende September gemeinsam mit dem Kure- und Sasebo-Reservegeschwader das Kaiserpreisschießen erledigen. (Auf „Azuma" war eine Typhusepidemie ausgebrochen, die es nötig machte, das Schiff in Quarantäne zu legen.) Der Aviso „Mogami" ist dem Geschwader als Tender zugeteilt worden. Anfang Oktober sollte der Verband sich wieder in die koreanischen Gewässer begeben.

Das III. Geschwader war im südchinesischen Stationsgebiet verteilt bis auf „Otowa", die den Geschwaderchef zur Teilnahme am Admiralsrat nach Sasebo brachte.

Das Schulgeschwader war Ende August nach Yokosuka zurückgekehrt. Zu Überholungsarbeiten ist dann „Aso" nach Maizuru gegangen, während „Soya" in Yokosuka gedockt wurde. Mitte Oktober sollten sich die Schiffe, vermehrt um „Tsugaru" (früher „Pallada"), vor Etajima sammeln, um den neuen Fähnrichsjahrgang an Bord zu nehmen.

Beim Yokosuka-Reservegeschwader sind „Fuji" und „Tokiwa" infolge ihrer schweren Havarien in die zweite Reserve getreten und werden Grundreparaturen unterworfen. „Fuji" erhält u. a. neue Kessel; die Reparatur der „Tokiwa" findet in Sasebo statt. Infolge des Mangels an Geldmitteln schreiten die Arbeiten nur langsam fort und werden vor dem nächsten Frühjahr keinesfalls beendet sein.

Panzerkreuzer „Izumo" vom Sasebo-Reservegeschwader ist am 20. September von Yokosuka zur Teilnahme an den Jubiläumsfeierlichkeiten nach San Francisco abgegangen. Der Etat des Schiffes wird auf 32 Offiziere, 16 Deckoffiziere, 125 Unteroffiziere und 512 Mann, zusammen 685 Köpfe, angegeben. Die Offiziere wurden nach japanischer Sitte vor der Ausreise in Tokio vom Kaiser empfangen.

Der Kreuzer „Chitose" mit den Ingenieurfähnrichen an Bord kehrte Anfang September nach Yokosuka zurück und gab die Fähnriche an die Schiffe des I. Geschwaders ab.

Im November sollen die jährlichen Herbstmanöver in kleinem Maßstabe unter Teilnahme einiger Kriegshäfen stattfinden.

— Kriegshäfen, Küstenschutz. Sämtliche Küstenwerke hielten im September ihre Herbstschießübungen ab. In Maizuru und Yokosuka wohnte ein Flügeladjutant des Kaisers ihnen bei.

Für neue Befestigungen zum Schutz von Yokosuka und am Eingang der Tokiobucht sind im neuen Etat Mittel für auf drei Jahre berechnete Arbeiten angefordert worden. Der Stationschef von Yokosuka, Vizeadmiral Baron Kamimura, erläuterte die von ihm ausgearbeiteten Pläne im Admiralsrat.

In Kure wurde nach beendeten Erdarbeiten der Grundstein zum dritten Trockendock gelegt. Die Fertigstellung soll 1911 erfolgen. Das Dock soll imstande sein, Schiffe bis zu 30 000 t Deplacement aufzunehmen und erhält eine Länge von fast 200 m.

Der in Maizuru in Bau befindliche große Pier soll spätestens 1914 fertig sein. Schiffe bis zu 3000 t Deplacement werden zur Kohlenergänzung an ihm anlegen können; Wassertiefe bei Springniedrigwasser 6 m. Die Kosten sind auf 259 500 Yen veranschlagt.

Vor und in dem Hafen von Ryojun waren während des Krieges im ganzen etwa 80 Schiffe und Fahrzeuge gesunken. Von diesen lagen im Hafeneingang 34, im Osthafen in der Nähe der Marinestation 7 und im Westhafen hinter der Tigerschwanzhalbinsel 38. Diese Schiffe sind jetzt bis auf 10 von den bei den Sperrversuchen im Hafeneingang gesunkenen Dampfern sämtlich gehoben und größtenteils in brauchbarem Zustande befunden worden, so daß die Arbeiten einen positiven Nutzen ergeben haben. Es sind gehoben worden:

Russische Kriegsschiffe: „Pereswjet" („Sagami"), „Poltawa" („Tango"), „Retwisan" („Hizen"), „Pobjeda" („Suwo"), „Pallada" („Tsugaru"), „Bayan" („Aso"), „Amur", „Bobr", „Dschigit", „Giljack", „Sabjaka", „Jermack", „Gaidamaik", „Wssadnick", 5 große Torpedoboote, 11 Dampfer.

Japanische Schiffe: 5 Dampfer.

Ferner 35 kleinere Dampffahrzeuge, Bagger, Prähme usw.

— Schiffbauten, Werften, technische Versuche. Wie im Anfang hervorgehoben, hat das japanische Marineministerium in zwei offiziösen Artikeln selbst einige Angaben zu den schwebenden Schiffbauten gemacht. Ihnen ist in der Hauptsache folgendes zu entnehmen:

a. Linienschiffe: „Satsuma", die augenblicklich ihre Probefahrten mit gutem Erfolg absolviert, soll nach deren Abschluß ihre Armierungsarbeiten beenden und demnächst in den Frontdienst eintreten. Das Schiff war mit 19 350 t Deplacement ursprünglich als verbesserter „Lord Nelson"-Typ gedacht. Nach seinem Stapellauf 1907 erschien indessen in England der erste „Dreadnought". Deshalb entschloß man sich, die ursprünglichen Pläne zu ändern und unter Berücksichtigung der mittlerweile geklärten Kriegserfahrungen einen verbesserten „Dreadnought" zu schaffen. Man wird also noch mit Abweichungen von den bisher bekannten Angaben zu rechnen haben.

„Aki", als Schwesterschiff der „Satsuma" von 19 800 t Deplacement 1908 von Stapel gelaufen, ist gleichfalls erheblichen Änderungen gegen die ursprünglichen Baupläne unterworfen worden. Sie soll im Frühjahr dienstbereit werden.

b. Panzerkreuzer: Die Panzerkreuzer „Ibuki" und „Kurama", 1908 von Stapel gelaufen, waren als Nachbildungen des „Black Prince"-Typ entworfen. Das Erscheinen der „Invincible" rief auch bei ihnen wesentliche Änderungen der Pläne hervor, über deren Einzelheiten noch nichts veröffentlicht werden soll. „Ibuki" macht augenblicklich Probefahrten, „Kurama" soll im Frühjahr dienstbereit sein. Letztere Angabe muß ebenso wie für „Aki" vorläufig bezweifelt werden, vor allem wegen der Rückständigkeit der Geschützfabrik Kure in der Anlieferung der Armierung. Sie steht auch im Widerspruch zu der Angabe des Marineministers anläßlich der vorjährigen Etatsberatungen, wo für „Kurama" 1911 als Fertigstellungsjahr genannt wurde.

c. Geschützte Kreuzer: Es ist vorläufig der Bau von drei geschützten 4800 t-Kreuzern beabsichtigt, welche, wie schon im Juliheft gesagt, an Stelle der kleineren Kreuzer vom „Tatsuta"-Typ den Dienst als Aufklärungsschiffe und Wiederholer versehen sollen, da diese Schiffe den Anforderungen im letzten Kriege nicht mehr genügend haben entsprechen können. Der Bau der neuen Kreuzer erfolgt bei der Mitsubishiwerft in Nagasaki, der Kawasakiwerft in Kobe und der Marinewerft in Sasebo. Der auf der erstgenannten Werft zu bauende Kreuzer erhält Parsons-, die beiden anderen bekommen Curtis-Turbinen. Sonstige Baudaten siehe Oktoberheft.

d. Zerstörer großen Typs: Die Vergrößerung der Schiffsdeplacements, mit denen auch der Zerstörerbau Schritt halten mußte, einerseits, und die besonderen Kriegs-

erfahrungen der japanischen Marine anderseits, haben dazu geführt, einen Zerstörertyp von 1150 Tonnen, Turbinen, 20500 Pferdestärken und 33 kn Geschwindigkeit zu versuchen. Die Kriegserfahrungen haben gezeigt, daß der bisherige Typ von 374 Tonnen, 7400 Pferdestärken und 31,5 kn Geschwindigkeit nicht ausreichte, bei ungünstigen Wetterverhältnissen fliehenden feindlichen Schiffen den Weg zu verlegen oder mit Sicherheit zum Angriff zu kommen. Ferner haben die kleinen Kreuzer, die bis jetzt als Führerfahrzeuge verwendet wurden, diese Aufgabe wegen ihrer geringen Geschwindigkeit nur ungenügend versehen können. Der neue große Zerstörertyp soll gleichzeitig auch die Rolle des Flottillenfahrzeugs übernehmen. Zur Zeit ist ein Zerstörer („Umekase“) in Maizuru, ein zweiter auf der Mitsubishiwerft in Nagasaki in Bau, der dritte wird demnächst gleichfalls in Maizuru auf Stapel gelegt werden. Fertigstellung bis 1911. In der äußeren Form werden die Zerstörer „Mogami“ ähneln, einen Mast und vier Schornsteine erhalten. Die Armierung soll aus zwei 10 cm- und fünf 7,6 cm-Geschützen sowie drei Torpedorohren bestehen.

Die Probefahrten des Panzerkreuzers „Ibuki“ sind wegen leichter Maschinenreparaturen unterbrochen worden und sollten Anfang Oktober wieder aufgenommen werden.

Der Kawasakiwerft in Kobe, die schon während des Krieges zerlegt eintreffende Unterseeboote zusammengesetzt hatte und daher einige Erfahrung auf diesem Gebiete besitzt, ist der Bau von mehreren Unterseebooten übertragen worden. Zahl und Art sind noch nicht bekannt.

Nachdem die 1906 bis 1908 auf dem kleinen Kreuzer „Yaeyama“ vorgenommenen Versuche mit Petroleumfeuerung sehr befriedigende Resultate ergeben hatten, kam der Entschluß der Marineverwaltung, allgemein flüssige Feuerung einzuführen, schon bei den vorjährigen Etatsverhandlungen zur Sprache. Jetzt hat die Marine mit der „Japanischen Petroleum-Aktien-Gesellschaft“ einen festen Lieferungskontrakt abgeschlossen, in den Kriegshäfen hat der Bau von Tanks begonnen und der alte Küstenpanzer „Fuso“ ist als Tankschiff umgebaut worden. In den bezüglichen Preßerörterungen werden die Vor- und Nachteile der Heizölverwendung nochmals wie folgt skizziert: Vorteile sind gegenüber der Kohle: die große Heizkraft und damit geschaffene Möglichkeit zur Erhöhung der Geschwindigkeit; die Ersparnis an Menschenkraft und Zeit bei der Anbordnahme und im Betriebe; die leichte Abgabemöglichkeit an andere Schiffe, z. B. von Linienschiffen an Torpedoboote; der bequeme Ausgleich des Verbrauchs durch Wasserballast, z. B. für richtige Lage des Gürtelpanzers vor dem Gefecht; die geringe Rauchentwicklung, z. B. für das längere Unentdecktbleiben in der Aufklärung. Als Nachteile werden genannt: der sehr hohe Preis (pro Tonne etwa 30 Yen); die Unsicherheit der Ergänzung auf längeren Seereisen und selbst in den heimischen Gewässern, welchen Übelstand man aber durch Aufkauf oder Verpflichtung der Petroleumgesellschaften von Formosa und Nordjapan zu begegnen beabsichtigt. — „Ikoma“ ist als erstes Schiff von vornherein mit Einrichtungen für flüssige Feuerung versehen worden, die von jetzt ab alle neuen Schiffe und Boote erhalten sollen. Wie weit der Einbau dieser Einrichtungen auf älteren Schiffen erfolgen soll, wird vor allem von den verfügbaren Mitteln abhängen.

Über die Verwendungsmöglichkeit von Ballons und Aeroplanen im Seekriege äußert sich ein Offizier des Marineministeriums in einem längeren Zeitungsartikel sehr skeptisch. Inzwischen hat sich die für Fragen der militärischen Luftschiffahrt errichtete Kommission mit 20 Mitgliedern gebildet. Vorsitzender ist der Generalleutnant Nagaoka; von seiten der Marine sind Kapitän z. S. Yamaya, Oberleutnant Aibora, Ingenieurkapitän Kohama und Artilleriearsenalleutnant Narabara zu Mitgliedern ernannt worden. Der letztgenannte Offizier ist der Konstrukteur eines Flugapparats, der nach Bedarf Ballon, Aeroplan, Automobil sein kann und eine Fülle so wunderbarer Eigenschaften besitzt, daß man ihm vorläufig noch etwas ungläubig gegenüberstehen muß. Leutnant Narabara, der dem Artilleriearsenal in Yokosuka angehört, soll außerdem

einen Apparat zum Fischen in See verschossener Granaten, eine Leuchtgranate und ein Geschoß zum Zerstören von Ballons konstruiert haben.

Das Regierungsstahlwerk von Wakamatsu hat in den zehn Jahren seines Bestehens bereits etwa 50 Millionen Yen verschlungen, ohne rentabel zu werden. Die Ursachen sind einmal im hohen Preise zu suchen, der für das Eisen, das aus China kommt, und für die Kohlen bester Qualität, die für die Stahlfabrikation erfordert werden, gezahlt werden muß. Anderseits haben Ingenieure und Arbeiter sich noch nicht genügende Kenntnis erworben, um mit dem Auslande konkurrenzfähige Ware liefern zu können. Die strenge Prüfung, die gerade die Militärbehörden bei der Ablieferung üben, hat zu großen Verlusten für das Werk geführt. Während sich hier zeigt, wie ungünstig die Produktionsverhältnisse für hochwertige Stahlwaren in Japan noch liegen, z. T. aus unabänderlichen natürlichen Ursachen, sucht das im größten Umfange in Muroran angelegte englisch-japanische Stahlwerk bereits vor voller Betriebsaufnahme neue Geldmittel zu dem Anfangskapital von 10 Millionen Yen.

— Verschiedenes. Die Arbeiten an Dock- und Hafenanlagen in Moji sind aus Geldmangel zum Stillstand gekommen. Die Aufnahme einer Anleihe in London in Höhe von 1,4 Millionen Yen soll versucht werden.

Die Regierung beabsichtigt, die Shimonosekistraße den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs entsprechend zu verbessern, hauptsächlich durch Beseitigen der gefährlichen felsigen Untiefen. Das Projekt, das fünf Jahre zur Ausführung verlangt, wird auf 12 Millionen Yen veranschlagt.



Italien. Geschwader. Nach Schluß der scuola di guerra navale am 30. September gingen die divisione volante („Regina Elena"⚐, „Vittorio Emanuele", „Napoli") und „Roma" nach Civitavecchia, wo am 5. Oktober die feierliche Übergabe der von der Stadt Rom geschenkten Gefechtsflagge an die „Roma" stattfand. Die divisione volante begab sich dann nach Pozzuoli, wohin von Spezia aus auch die Königliche Yacht „Trinacria", eine Torpedobootsdivision und „Roma", die schon im Begriff war, ihre Probefahrten wieder aufzunehmen, ausliefen. Der Befehl zu dieser Fahrt wird mit dem bevorstehenden Eintreffen des russischen Zaren in Verbindung gebracht.

Die II. Division und die jetzt „Reservedivision" bezeichnete Panzerkreuzerdivision („Garibaldi"⚐, „Varese", „Ferruccio") blieben zunächst in Gaëta. „Varese" wurde Anfang Oktober nach Kreta detachiert.

Der Panzerkreuzer „Carlo Alberto", bislang II. Torpedo- und Minenschulschiff, wird demnächst zum Geschwader treten.

— Indisziplin. Ein Teil der 400 Spezialistenschüler (18 bis 19 Jahre alte Freiwillige) zu Spezia weigerte sich am 25. September zum Dienst zu gehen, weil der Landkursus der allievi cannonieri von 6 Monaten auf 1 Jahr verlängert worden ist. Auf Zureden eines Offiziers traten sie schließlich den Dienst an. 6 Schüler wurden arretiert, 36 an Bord des Kasernenschiffes gebracht.

— Neubauten. Anläßlich der in der Presse erhobenen Klagen über Verzögerung der Ausführung des neuen Schiffbauprogramms, insbesondere des Baubeginns des bereits seit etwa 1½ Jahren bewilligten Linienschiffes „B", wurde bekannt, daß die Pläne für die Schiffsneubauten seit August 1909 fertig zur Vorlage vor dem Staatsrat sind, der als letzte Instanz die Genehmigung zur Ausführung zu geben hat.

Als Ende August infolge einer Indiskretion der Inhalt der Kontraktsentwürfe vorzeitig bekannt und im „Giornale dei Lavori Pubblici" veröffentlicht wurde, verschob der Marineminister die Vorlage der Entwürfe vor den Staatsrat bis auf weiteres. Der

Öffentlichkeit gegenüber erklärte er diesen Schritt damit, daß das Wesen der Schiffsbauten und die verschiedenen industriellen Interessen die Verzögerung rechtfertigten.

Die vom „Giornale dei Lavori Pubblici“ seinerzeit gebrachten Angaben über die Werften und Firmen, denen die Schiffsneubauten übertragen werden sollen, sind in der Hauptsache folgende:

Linienschiff „Dante Alighieri“ . . .	Schiffskörper	Arsenal Castellamare	bereits im Bau.
	Maschinen	Ansaldo Sestri Ponente	Kosten 7 Mill. L.
" (22 000 Tonnen) „B“ . .	Schiffskörper	Arsenal Spezia	
	Maschinen	Orlando, Livorno	
" " „C“ . .	Schiffskörper, Maschinen	Ansaldo, Sestri Ponente	
" " „D“ . .	Schiffskörper, Maschinen	Odero, Sestri Ponente	
Kleiner Kreuzer (3300 Tonnen) „S“	Schiffskörper	Arsenal Venedig	
	Maschinen	Odero, Sestri Ponente	Kosten 4 Mill. L.
" " " „T“	Schiffskörper	Arsenal Castellamare	
	Maschinen	Offic. meccanich., Neapel	
" " " „U“	Schiffskörper	Arsenal Castellamare	
	Maschinen	Offic. meccanich., Neapel	
12 Zerstörer zu je 500 Tonnen . .	davon 4	Pattison, Neapel	
	" 8	Odero, Sestri Ponente	
30 Küstentorpedoboote zu je 120 Tonnen	" 14	Pattison, Neapel	Im ganzen sollen 50 gebaut werden
	" 10	Orlando, Livorno	
	" 6	Germaniawerft Kiel	
11 Unterseeboote	" 5	Fiat-San Giorgio	Kosten 1,35 Mill. L.
	" 4	Arsenal Venedig	Im ganzen sollen 12 gebaut werden
	" 2	Germaniawerft Kiel	
1 Bassinschiff für Unterseeboote . .	—	Orlando, Livorno	

Der Bau des „Dante Alighieri“ macht — laut „Times“ — in letzter Zeit nur geringe Fortschritte.

Der Zerstörer „Carabinieri“ lief am 12. Oktober auf der Werft von Ansaldo-Armstrong zu Sestri Ponente vom Stapel.

— Streichungen. Das Admiralskomitee unter Vorsitz des Herzogs von Genua wird in seiner nächsten Sitzung mehrere Schiffe zur Streichung von der Liste der Kriegschiffe vorschlagen. Die schweren Geschütze dieser Schiffe werden dem Kriegsministerium zur Armierung der jetzt an der Adria zu errichtenden Küstenwerke überlassen werden.

Der Kleine Kreuzer „Umbria“ wurde von der Liste der Kriegschiffe gestrichen.

— Funkspruchstationen. Die Marconi-Gesellschaft hat zehn für Schiffe der Marine bestimmte Funkspruchstationen zu 1000 km Reichweite angefertigt. Eine ist bereits auf „Pisa“ in Betrieb. Eine zweite ist provisorisch im Arsenal zu Spezia aufgestellt und steht mit der Station von Maria di Leuca (850 km über Land) in Verkehr.

Der Bau der Funkspruchstationen in Neapel, Palermo und Cagliari erleidet wegen Geldmangels und der Wahl wenig geeigneter Bauplätze Verzögerungen. Die Großstation in Coltano wird nicht vor 12 Monaten in Betrieb genommen werden können, da erst jetzt die Pläne des Apparats dem Postministerium zur Genehmigung vorgelegt worden sind.

Die für die Funkspruch-Großstationen zu Massaua und Mogadiscio bestimmten Türme und Stromerzeugungsmaschinen sind in der Heimat fertiggestellt.

❦

Rußland. Der Marine-Etat für 1910 sieht 95,174 Millionen Rubel (205,576 Millionen *M*) an ordentlichen und 2,291 Millionen Rubel (4,949 Millionen *M*) an außerordentlichen Ausgaben, insgesamt also einen Betrag von 97,465 Millionen Rubel (210,525 Millionen *M*) vor. Die Mehrforderung gegen den Etat von 1909 beträgt 7,283 Millionen Rubel (15,741 Millionen *M*). Es entfallen auf

Schiffsbauten		14,674	Millionen Rubel	(31,695 Millionen *M*),
Reparaturen	etwa	12,0	= =	
Zentralverwaltung und Lokalbehörden		2,554	= =	
Bekleidung		2,912	= =	
Indiensthaltungen		17,505	= =	(37,8 = =),
Landmarineteile		0,967	= =	
Seezeichen usw.		4,093	= =	
Armierungen	etwa	10,0	= =	
Gerichtswesen		0,197	= =	
Häfen usw.	etwa	4,5	= =	
Notwendige Bedürfnisse der Baltischen Flotte		3,0	= =	(6,48 = =).

Die außerordentlichen Ausgaben beziehen sich auf Restkosten des ostasiatischen Krieges. Die Personalstärke der Marine ist auf 41 800 Köpfe festgesetzt; über das Schiffbauprogramm verlautet in dem Etat nichts.

Nach dem Bericht des Reichskontrolleurs der Finanzen an die Duma über die Kosten des russisch-japanischen Krieges entfallen 218 Millionen Rubel (470,88 Millionen *M*) auf die Marine, für den Bau- und die Ausrüstung von Schiffen, den Ankauf und die Befrachtung von Handelsschiffen, die Beschaffung von Armierungen und Munition usw. Auf ihre Richtigkeit geprüft wurden davon bisher 80 Millionen Rubel; dabei ergaben sich Veruntreuungen in der Höhe von 2,68 Millionen Rubel.

— Organisation. In Ssewastopol ist von neuem die Stellung eines Oberstkommandierenden geschaffen, der die Gerechtsame des früheren Oberstkommandierenden der Schwarze Meer-Flotte und der Häfen des Schwarzen Meeres erhält, mit Ausnahme derjenigen, die dem Chef der Seestreitkräfte zustehen. Die Stellung des bisherigen Hafenkommandanten ist in die eines Hafenkapitäns umgewandelt. Da die Stelle des Oberstkommandierenden im Etat nicht vorgesehen ist, so bleibt vorläufig der neu geschaffene Posten eines sechsten Mitgliedes des Admiralitätsrates unbesetzt.

Die Unterseeboote sollen in Zukunft in folgende taktische Verbände zusammengefaßt werden: Zwei Unterseeboote von je 300 oder mehr Tonnen oder drei Boote geringeren Deplacements bilden eine Abteilung, zwei bis vier Abteilungen bilden eine Division; sind zwei Divisionen in einem Meere vorhanden, so bilden sie eine Brigade; drei und mehr Divisionen formieren eine Flottille. Die Unterseeboote der aktiven und der Reserveflotte bilden besondere Divisionen; ebenso sind die Divisionen der kleinen Boote (unter 300 Tonnen) von denen der großen Boote getrennt.

— Die fertige Flotte. Die Seekadetten-Lehrabteilung hat die Winter-Auslandsreise erst am 14. Oktober angetreten (nicht im September, vgl. Oktoberheft).

— Stapellauf: Am 25. September auf der Admiralitätswerft zu St. Petersburg Kanonenboot „Ardagan" für die Kaspische Flottille. Abmessungen wie „Kars" (vgl. Oktoberheft S. 1148). Geschwindigkeit 14 Knoten.

— Unterseeboote. In Nikolajewsk ist der Bau eines 500 Tonnen-Unterseebootes für die Schwarze Meer-Flotte begonnen. Die Geschwindigkeit über Wasser soll 16 Knoten betragen.

Nach Bergung des Vorderteils des Unterseeboots „Kambala" ist nunmehr die Hebung des Hinterteils in Angriff genommen.

— Minenwesen. Die drei Minenleger „Amur“, „Jenissei“ und „Wolga“ sowie das Minentransportschiff „Ladoga“ sind gemeinsam einem Kapitän zur See unterstellt.

— Hafen. Das Projekt zur Erweiterung des Hafens von Reval durch Neubau der westlichen Hafenmole, durch die Raum für ungehindertes Manövrieren der größten Dampfer geschaffen wird, ist vom Technischen Komitee gebilligt. Die Bewilligung der Mittel soll mit dem Etat für 1910 gefordert werden.

Der Kriegshafen von Batum soll aufgehoben werden; an seine Stelle soll Kertsch treten.

— Lootsenwesen. Nach Abschluß der Untersuchung über den „Woodburn“-Zwischenfall (vgl. Juliheft 1909, Seite 875) erhielt der Chef der Lootsenverwaltung zu Wiborg einen strengen Verweis, der Lootse der „Woodburn“ sieben Tage Arrest wegen nicht genügender Bekanntgabe bzw. Nichtbefolgung der Vorschriften über die Annäherung von Handelsschiffen an die Ankerplätze der Kriegschiffe.

— Handelsflotte. Von den fünf bei Schichau in Danzig gebauten Dampfern für die Freiwillige Flotte sind „Orel“ und „Poltawa“ in St. Petersburg eingetroffen.

Die für die Erforschung der nördlichen Durchfahrt nach Ostasien erbauten Eisbrecher „Taimyr“ und „Waigatsch“ gehen zunächst nach Wladiwostok, um die Expedition 1910 von der Beringstraße aus zu beginnen. Die Kosten finden im Marineetat für 1910 Aufnahme.

Die Russische Schiffahrts- und Handelsgesellschaft bereitet eine schwimmende Ausstellung russischer Industrieerzeugnisse auf dem Dampfer „Imperator Nikolai II.“ vor, der von Odessa aus zahlreiche Häfen des Schwarzen und des östlichen Mittelmeers besuchen soll.

— Flottenvereinsfahrten 1910. Die Liga zur Erneuerung der Flotte plant für 1910 folgende Fahrten: 1. für die Schüler mittlerer Lehranstalten: eine Fahrt zu drei Wochen auf einem Segelfahrzeug durch den Finnischen Meerbusen, Kosten pro Person 50 Rubel; eine zweimonatige Fahrt durch Ost- und Nordsee unter Aufsuchen der Fischgründe und Anlaufen einzelner fremder Häfen, Kosten 100 Rubel; 2. für Erwachsene: eine zweiwöchige Dampferfahrt im Weißen Meer von Archangelsk aus, Kosten 80 Rubel; eine hauptsächlich für Studenten bestimmte Fahrt über Sibirien nach Japan, dann über Singapore, Kolombo und Ägypten nach Odessa, Kosten etwa 300 Rubel; schließlich eine Rundfahrt durchs Mittelmeer von Odessa aus.



Österreich-Ungarn. Flottenplan. Laut „Flagge“ vom Oktober 1909 umfaßt der neue Flottenplan folgende Maßnahmen:

1. Erhöhung des Bestandes von 12 Schlachtschiffen auf 16 Einheiten durch den bis zum Jahre 1913 zu bewirkenden Bau von 4 Schlachtschiffen von über 20000 Tonnen Deplacement, mit schwerster Einheitsarmierung, stärkster Panzerung, hoher Geschwindigkeit und großem Aktionsradius.

2. Allmählicher Ersatz der vorhandenen 9 Schlachtschiffe der „Monarch“-, „Habsburg“- und „Erzherzog Karl“-Klasse durch den Neubau von ebensovielen 20 000 Tonnenschiffen des vorbeschriebenen Typs, wobei angestrebt werden soll, bei den auszurangierenden Schiffen eine Altersgrenze von 18 Jahren nicht zu überschreiten. Da die „Monarch“-Klasse im Jahre 1896/97, die „Habsburg“-Klasse 1901/03 und die „Erzherzog Karl“-Klasse 1906/08 in Dienst gestellt worden ist, so berechnen sich die Termine für die Einstellung der fertigen Ersatzbauten mit den Jahren 1914, 1918 und 1922, doch wird mit

Rücksicht auf die unter 1. genannten Vermehrungsbauten der Ersatz der „Monarch“-Klasse voraussichtlich erst für 1915/16 angestrebt werden können.

3. Anschaffung von 4 kleinen Kreuzern, Typ „Admiral Spaun“, von 3600 Tonnen Deplacement, nach Maßgabe der bewilligten Mittel.

4. Ergänzung der Torpedofahrzeuge durch den Bau einer nach Bedarf festzusetzenden Zahl von Einheiten aller vier Kategorien (Zerstörer, Hochseeboote, Boote und Unterseeboote.)

— Küstenverteidigung. Die Infanterie-Besatzung der Bocche di Cattaro, bislang eine Gebirgsbrigade, ist auf eine Infanterie-Division (Nr. 47) vermehrt worden. Der neue Divisionschef ist gleichzeitig Kriegshafenkommandant.

— Schiffahrts-Subvention. Dem Reichsrat wird bei seiner Wiedereröffnung eine Gesetzesvorlage betreffend einen Schiffahrtsvertrag zwischen der Regierung und der „Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft“ (vormals „Austro Amerikana“) über die Unterhaltung von regelmäßigen Schiffahrtslinien nach Südamerika vorgelegt werden. Diese Schiffahrtsgesellschaft wird hiernach vom 1. Januar 1910 ab — statt ihrer bisherigen 12 Fahrten — 17 bis 18, später 26 Fahrten im Jahr nach Brasilien und Argentinien ausführen. Die Regierung zahlt 1 000 000 Kronen Subvention jährlich und erhält einen Gewinnanteil von 25 Prozent des 6 Prozent des Buchwertes nach vollzogenen Abschreibungen übersteigenden Reingewinnes.

Eine Bestimmung des Vertrages schreibt vor, daß alle Schiffe der Gesellschaft mit Funkspruchеinrichtungen auszurüsten sind.



Dänemark. Indienststellungen. Nach Bewilligung des neuen Verteidigungsgesetzes ist das damit genehmigte Wintergeschwader gebildet worden. Es besteht aus dem Küstenpanzerschiff „Olfert Fischer“, drei Torpedobooten („Ormen“, „Nordkaperen“, „Makrelen“) und dem Unterseeboot „Dykkeren“.

— Außerdienststellungen. Das Übungsgeschwader ist am 22. September aufgelöst worden. Die Yacht „Dannebrog“ ist am 6. Oktober außer Dienst gestellt.

— Marine-Etatsvoranschlag für 1910/11. In dem Etatsvoranschlag für 1910/11 sind für die Marine

an laufenden Ausgaben	8 320 000 *M*,
an außerordentlichen Ausgaben	1 635 000 *M*,
zusammen	9 955 000 *M*,

also gegen 1909/10 1 581 000 *M* mehr, gefordert. In den laufenden Ausgaben sind für Werftbetrieb 4 118 000 *M*, für Neubauten 215 000 *M* (Schlußrate für ein Minenfahrzeug, zweite Rate für sechs Torpedoboote), für Manöver 1 544 000 *M* enthalten.

Von den durch das neue Gesetz über außerordentliche Beschaffungen von Seekriegsmaterial für 1910/11 bewilligten Mitteln sind vorgesehen: Für Vollendung der oben erwähnten sechs Torpedoboote 872 000 *M*, für die Inangriffnahme von zwei Unterseeoder Torpedobooten 517 000 *M*, für Beschaffung von Minen 226 000 *M*, für Instandhaltung der Akkumulatorenbatterien usw. des Unterseeboots „Dykkeren“ etwa 20 000 *M*.

— Der neue Flottenbauplan. Nach dem neuen Verteidigungsprogramm soll die Linienabteilung der dänischen Marine bestehen aus:

4 Küstenpanzerschiffen zu je 3500 bis 4000 Tonnen, Typ „Olfert Fischer“,
24 Torpedo- und Unterseebooten zu je etwa 200 Tonnen,
2 Minenfahrzeugen zu je etwa 500 Tonnen

sowie aus Schiffs- und Fahrzeugsmaterial für Minensperren usw.

Als Reserve sind vorzusehen: Zwei Kreuzer zu je 1500 Tonnen und die vorhandenen älteren Schiffe und Fahrzeuge, die bei der Verteidigung Kopenhagens von der Seeseite her als Reservematerial Verwendung finden können.

Der Bauplan für die nächsten 5 Jahre, für dessen Ausführung 7,1 Millionen ℳ zur Verfügung stehen, ist aufgestellt und umfaßt folgende Arbeiten:

Für die ersten 2 Jahre: Vollendung des „Peder Skram“, von sechs Torpedobooten und einem Minendampfer, Inangriffnahme von zwei größeren Torpedobooten, endgültige Ausstattung des Unterseeboots „Dykkeren“, Modernisierung der Kreuzer „Gejser“ und „Hekla“, die als Kreuzer der Reserve vorgesehen sind.

Für die 3 weiteren Jahre: Kiellegung für ein Küstenpanzerschiff, Bau von vier großen Torpedobooten, Vollendung der zwei Unterseeboote, Baubeginn eines großen Unterseebootes.

Die Neubauten sollen zum größten Teil an die Staatswerft in Kopenhagen vergeben, nur einige Torpedoboote und die Unterseeboote auf ausländischen Werften bestellt werden. Die Ausführung des Bauplanes will man beschleunigen; von den sechs Torpedobooten werden vier in einigen Wochen in Kopenhagen auf Stapel gelegt, die anderen beiden im Auslande bestellt.



Niederlande. Marine-Etat 1910. Durch den Etatsvoranschlag für 1910 werden gefordert an Ausgaben für:

Die obersten Verwaltungsbehörden	746 917,67	Mark
Material	13 491 953,95	„
Personal	9 219 326,09	„
Hydrographisches Amt	58 411,96	„
Pensionen	4 765 694,15	„
Zusammen für militärische Zwecke	28 282 303,82	Mark
Ferner: für Lotsen- und Seezeichenwesen	5 848 574,34	„
Unvorhergesehene Ausgaben	102 000,00	„
Insgesamt	34 232 878,16	Mark

Das bedeutet gegenüber der Bewilligung des Vorjahrs ein Mehr von 1,2 Millionen Mark, wovon 0,975 Millionen Mark auf die Ausgaben für militärische Zwecke entfallen.

Für die heimische Flotte wird gefordert die erste Rate für ein drittes Unterseeboot in Höhe von 411 600 Mark; das im Jahre 1909 bewilligte Unterseeboot ist bei der Koninglijken Maatschappij „de Schelde“ in Vlissingen in Bau gegeben. Das gleichfalls 1909 bewilligte Bergungsfahrzeug für Unterseeboote wird aus einem starkgebauten Leichter bestehen, der mit Kesseln, Kranen, Spillen und Dynamos ausgerüstet wird und eine Hebekraft von 100 Tonnen haben soll. Es werden ferner gefordert zwei neue Minendampfer, zu erbauen auf der Regierungswerft Amsterdam, zum Preise von je 702 000 Mark einschließlich der Artillerie, aber ausschließlich Minenarmierung. Diese Dampfer sind für die Verwendung in den Außengebieten der Küstengewässer bestimmt, für die sich das alte Kanonenboot „Hadda“ (1879), das ebenfalls als Minenleger eingerichtet ist, als nicht ausreichend erwiesen hat. Für 100 Minen kommt eine zweite Rate von 145 224 Mark zum Ansatz; die Minen werden im Inland angefertigt unter Zahlung einer Lizenzgebühr an eine französische Firma (Harvé & Co., Paris). Fertiggestellt werden soll im Jahre 1910 das Panzerschiff „De Zeven Provincien“, wofür 743 750 Mark gefordert werden.

Die beiden für die Indische Flotte im Jahre 1909 bewilligten Torpedobootzerstörer sind bei der Firma Yarrow & Co. in Bestellung gegeben, die sie auf der

Schelde-Werft in Vlissingen bauen läßt. Hierfür wird die letzte Rate in Höhe von 1 443 600 Mark gefordert, so daß sich die Gesamtkosten der Boote auf je 1 571 800 Mark stellen. Für zwei weitere Boote desselben Typs kommen als erste Rate 2 377 000 Mark zum Ansatz. Der Besatzungsetat für die Zerstörer ist um 10 Köpfe Maschinenpersonal von 70 auf 80 Köpfe erhöht worden.

Die Gesamtkopfstärke der niederländischen Marine betrug nach dem Etat am 1. Januar 1909: 914 Offiziere und Offizier-Anwärter und 10 239 Unteroffiziere und Mannschaften, im ganzen 11 153 Köpfe.

— Torpedoboote. Über die beiden von Yarrow & Co. zu bauenden Torpedobootzerstörer werden folgende Baudaten bekannt: Länge 70 m, Breite 6,55 m, Tiefgang bei halber Belastung 1,79 m, Deplacement 415 Tonnen; vier Yarrow-Kessel, zwei vierzylindrige Dreifach-Expansionsmaschinen mit zusammen 7500 indiz. Pferdestärken; Geschwindigkeit 30 kn, Kohlenvorrat 95 Tonnen, Aktionsradius bei ökonomischer Fahrt 2600 sm. Armierung: vier 7,5 cm-SK, vier Maschinengewehre, zwei 45 cm-Torpedorohre; zwei Scheinwerfer. Die Ablieferung hat im Oktober und Dezember 1910 zu erfolgen.



Schweden. Indienststellungen. Küstenpanzerschiff „Dristigheten" und Panzerkreuzer „Fylgia" sollen vom 15. Februar 1910 ab auf die Dauer von 2½ Monaten die 2. Karlskrona-Rekrutenabteilung bilden.

— Probefahrt. Das auf der Königlichen Werft in Karlskrona gebaute Torpedoboot „Castor" (100 Tonnen) hat Ende September Probefahrten gemacht und dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 27,4 kn erzielt. Während der einstündigen forcierten Fahrt lief das Boot 28,3 kn (kontraktlich 26 kn).

— Etat für 1910. Die Marineverwaltung hat dem König den Etatsvoranschlag für 1910 eingereicht. Als sein wichtigster Posten ist die Forderung von 15,5 Millionen ℳ für ein neues Küstenpanzerschiff zu erwähnen.

— Unfallversicherung. In der schwedischen Armee und Marine wird vom 1. Januar 1910 eine Unfallversicherung eingeführt. Diese gewährt eine tägliche Beihilfe von 1,50 Kronen während der Krankheit und eine Jahresrente bis zu 450 Kronen pro Jahr. Auch ein Beerdigungsgeld von 75 Kronen wird gezahlt.



Norwegen. Neubauten. Das Storthing hat 200 000 Kronen für den Bau eines Torpedobootes 2. Klasse bewilligt. — Der Bau eines Küstenpanzerschiffes, für das dieser Betrag vom Militärkomitee gefordert worden war, soll bis zur endgültigen Festsetzung und Genehmigung des in diesem Jahre nicht erledigten Verteidigungsplanes verschoben werden.



Argentinien. Neubauten. Über die beiden geplanten Linienschiffe, für deren Bau Angebote bis 24. Oktober eingefordert waren, werden neuerdings Angaben bekannt, nach denen diese Schiffe den brasilianischen Schiffen der „Minas Geraes"-Klasse an Größe, Geschwindigkeit und Panzerschutz bedeutend überlegen sein werden. Anscheinend werden sie den amerikanischen Schiffen der „Arkansas"-Klasse ähnlich werden und ein Deplacement von annähernd 25 000 Tonnen erhalten. Sie erhalten Turbinen und sollen eine Geschwindigkeit von 22 kn (für eine achtstündige Probefahrt) erreichen; der Kohlenvorrat soll für eine Strecke von 7000 sm bei 15 kn Fahrt genügen. Die Armierung soll abweichend von

dem früheren Entwurf, der zehn 30,5 cm-, vierzehn 15 cm- und achtzehn 7,5 cm-Geschütze vorsah, bestehen aus zwölf 30,5 cm-Geschützen in Doppeltürmen, zwölf (nach anderen Nachrichten vierzehn) 15 cm-SK in gepanzerter Zentralkasematte, zwölf halbautomatischen 10 cm-SK, zwei 53 cm-Torpedorohren. Der Gürtelpanzer reicht von 1,5 m unter Wasser bis an das Oberdeck nnd ist mittschiffs 254 mm, an den Enden 100 mm stark; der Panzerschutz für die schweren Türme ist 305 mm und 228 mm, für die Zentralkasematte 152 mm stark. Die Schiffe erhalten Torpedoschutznetze und einen Gittermast, der jedoch nicht so hoch sein soll wie der der amerikanischen Schiffe.

Das Deplacement der fünfzehn zu erbauenden Torpedobootzerstörer wird etwa je 1000 Tonnen betragen.

Bauzeit für die Linienschiffe 27, für die Zerstörer 15 Monate.

— Marine-Etat. Die Ausgaben des ordentlichen Etats für 1910 betragen 40 Millionen ℳ gegen 36 Millionen ℳ des Jahres 1909. Die Mehrausgaben sind für eine Erhöhung des Personal-Etats, Einrichtung von zwei Schiffsjungenschulen zu je 250 Zöglingen, Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Werften durch Vergrößerung der Arbeiterzahl und Ankauf von Material vorgesehen.

— Werftanlage. Mit der Firma Vickers schweben Verhandlungen wegen Ankaufs eines Grundstücks am Rio Santiago in Buenos Ayres, wo die Firma eine Werft mit zwei großen Trockendocks für die neuen Linienschiffe anlegen will.



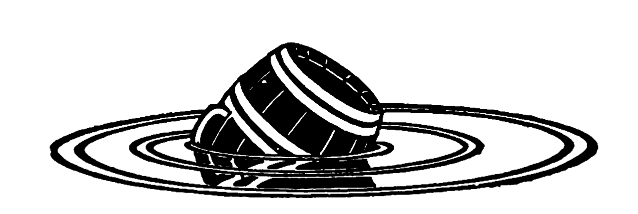
Brasilien. Neubauten. „Minas Geraes“ hat mit den Erprobungen begonnen und mit fünf Kesseln eine Geschwindigkeit von 12,715 kn (kontraktlich: 10 kn) erreicht; bei einer 30stündigen Dauerfahrt ergab sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 19,03 kn. Man hofft auf eine Höchstleistung von über 21 kn. Das Schiff tritt nach Erledigung der Schießübungen die Ausreise an und wird voraussichtlich im Laufe des November in Rio de Janeiro eintreffen.

Auf „São Paulo“ ist mit Aufstellung der schweren Geschütze begonnen.

Der geschützte Kreuzer „Bahia“ wird im Dezember fertig werden.

— Minenschiff. Der kleine Kreuzer „Republica“ (1300 Tonnen, 1892 vom Stapel) soll zum Minenleger umgebaut werden.

— Schwimmdock. Ein Schwimmdock von 22 000 Tonnen Tragfähigkeit ist bei Vickers & Sons in Bau gegeben. Das Dock besteht aus drei Abteilungen, hat bei einer Länge von 154 m eine lichte Weite von 30 m und kann Schiffe bis zu 11 m Tiefgang aufnehmen.



Verschiedenes.

Hoheitsgrenze und Hammerwurfsrecht.

Im Gegensatze zum festen Lande, das durch seine Natur die Absteckung fester Grenzen gestattet, ist das freie Meer neutral, niemand gehörig, ein Unterschied, der besonders völkerrechtlich von Bedeutung ist. Eine Ausnahme macht nur ein ursprünglich auf Kanonenschußweite, jetzt herkömmlicherweise auf 3 Seemeilen von der Grenze des niedrigsten Wasserstandes an gerechneter Küstenstreifen, der nach altem Brauch als Hoheitsgebiet des angrenzenden Landes zu betrachten ist. Innerhalb dieses Hoheitsgebietes stehen z. B. im Kriege dem anliegenden Staate wie dem Gegner alle kriegsdienlichen Maßnahmen ohne Beschränkung frei, wie die Verseuchung des Meeres durch Minen, Torpedos u. a. m., während für Maßnahmen außerhalb dieses Gebietes Rücksichten auf den Handel und die sonstigen Interessen der am Kriege nicht Beteiligten zu nehmen sind.

Aber wenn dieser Drei-Seemeilen-Streifen auch im allgemeinen dem Hoheitsgebiet des angrenzenden Staates zugerechnet wird, so gehört er doch nicht völlig zu ihm, etwa wie ein Binnensee. Er liegt außerhalb der Zollgrenze, ist keiner Beschränkung für Fahrzeuge anderer Völker unterworfen u. a. m. Die Rechte des angrenzenden Staates beschränken sich vielmehr auf gewisse Befugnisse, sind aber keine eigentlichen Eigentumsrechte, die vielmehr mit der Grenze des festen Landes aufhören, und ebensowenig lassen sich alle sonstigen auf dem festen Lande geltenden Hoheitsrechte auf dieses Hoheitsgebiet übertragen.

Ein ähnliches, vom Eigentumsrecht streng geschiedenes Anrecht auf gewisse Befugnisse findet sich im altgermanischen Recht — und zwar nur dort —, das man passenderweise nach dem für seine Erwerbung oder Geltendmachung in erster Linie verwandten Mittel als Hammerrecht oder Hammerwurfsrecht bezeichnen kann. Die Auffassung, der man gegenwärtig gelegentlich begegnet und die in den Zeilen Dahns „Wir sind von des Hammergotts Geschlecht und wollen sein Weltreich erben" fast zum geflügelten Wort geprägt ist, daß nämlich durch den Hammerwurf oder das Berühren mit dem Hammer ein Eigentumsrecht, besonders an Land, erworben wird, scheint in der altgermanischen Rechtspraxis, soweit sie in Weistümern und sonstigen Quellen überliefert ist, keine Bestätigung zu finden. So ist auch in den in Grimms Rechtsaltertümern mitgeteilten Quellen kein einziger derartiger Fall verzeichnet. Allerdings spielte der Hammer im altdeutschen Rechtsleben eine gewisse Rolle und hat sich als rechtliches Symbol auch bis in die spätere Zeit, sogar bis in die Gegenwart erhalten — so wurde in einigen Gegenden durch Herumsendung eines Hammers die Gemeinde berufen, und ebenso erfolgt noch heutigen Tages bei gerichtlichen Zwangsverkäufen der Zuschlag mit dem Hammer —, als Symbol beim Eigentumserwerb, besonders beim Grundeigentumserwerb, hat er dagegen allem Anschein nach keine Rolle gespielt, vielmehr sind die dafür in der altdeutschen Rechtspraxis verwandten Symbole wesentlich anderer Art. Grimm erwähnt nur, daß durch den Hammer die Brautweihe vollzogen wurde, ferner wurden Becher mit ihm geweiht, und außerdem berichtet die Sage, daß Baldurs Scheiterhaufen mit dem Hammer geweiht wurde.

Dagegen findet sich im altdeutschen Rechtsleben die Verwendung des Hammerwurfes und weiterhin auch des Wurfs mit einer Anzahl anderer Gegenstände, um im Anschluß an ein schon bestehendes Eigentum gewisse Befugnisse gegen die Nachbarschaft und auch bei Landbesitz gegen nicht dazu gehöriges Wasser abzugrenzen. Leider scheint dieses unserem altdeutschen Rechtsleben eigentümliche Recht keine Sonder-

behandlung in der Literatur erfahren zu haben. Auch Grimm in seinen Rechtsaltertümern kommt darauf nur nebenbei in dem den „Massen" gewidmeten Kapitel III zu sprechen, wobei er jedoch nicht verfehlt, den Sondercharakter dieses Anrechtes auf „Abgrenzung und Befugnis" im Gegensatze zum Eigentumsrecht hervorzuheben.

Beispiele dürften die Verwendungsart des Hammerwurfes am besten klarstellen, wobei solche Beispiele an den Anfang gestellt seien, bei denen es sich um gewisse staatsrechtliche Befugnisse handelt. So reicht die Gerechtigkeit und Freiheit des Erzbischofs von Mainz bei Lorch bis nach Wallut den Rhein hinauf, soweit als er mit einem Roß in den Rhein reiten und von dort mit einem Hufhammer werfen oder mit einem Speer schießen kann. Ein anderes Weistum behandelt die Gerechtsame des Markgrafen von Jülich, das außerdem gewisse Vorschriften bezüglich des Pferdes und der Richtung enthält (uf einem einoiglich weiß pert, dat sall haven einen stochen sadel und einen linden zoim und he sall haven zwein hagendorn sporen und einen weißen staf). Auch bezüglich der Mosel liegt ein ähnliches Weistum vor. Ferner: „der Graf von Katzenelnbogen gebietet so weit, als er auf einem ros helt an den eußersten buschen vor dem walde und mit einer axt außer dem walde und der mark gewerfen möge." Eine ähnliche symbolische Bedeutung hat auch der von Saxo grammaticus erwähnte Speerwurf Kaiser Ottos von der Nordspitze von Jütland ins Meer, „relinquendi monumenti gratia", der sogar direkt an die auf der Tragweite der Kanonen beruhende Hoheitsgrenze erinnert, und eine nordische Sage berichtet, daß Kaiser Otto am Ottesund auf der Flucht den blutigen Speer in die See geworfen und dabei Rache geschworen habe.

Neben Speer und Hammer findet in der gleichen Weise auch der Pfeil und die Glavie, eine Art Lanze, Verwendung, woraus Grimm mit Recht schließt, daß es sich bei der Verwendung des Hammers nicht um den Hammer als Gerät handelt, trotzdem er vielfach als Hufhammer bezeichnet wird, sondern um den Hammer als Waffe, den Karl Martell noch geführt haben und nach dem er benannt sein soll und der in den deutschen Urzeiten jedenfalls als Waffe allgemein verbreitet gewesen ist. Man wird weiter daraus schließen können, daß auch bei der Verwendung des Hammerwurfs im bürgerlichen Recht, um gewisse Befugnisse festzustellen, ursprünglich der Hammer als Waffe gemeint war, obgleich es sich dabei nicht um Hoheitsrechte handelt, und außerdem der Hammer gewöhnlich als Huf-, also Beschlaghammer, oder als „harhammer" (von haren = dengeln) oder als Wagenhammer bezeichnet wird. Durch einen derartigen Hammerwurf werden sehr verschiedene Gerechtsame festgesetzt. So dürfen die Hühner des Bauern soweit auf das Feld des Nachbarn gehen, als dieser von seinem Grenzzaun mit einem Hammer zu werfen vermag. Der Wassermüller hat die Fischereigerechtsame, soweit er von dem Schutzsteg aus „mit dem beil, damit er die mühle gehauen" stromauf und stromab wirft. Ferner darf der Markgenosse soviel von dem Gemeindeland für sich zur Bepflanzung nehmen, „als er mit einem harthammer unter dem linken beine her von seinem graben in die heide oder gemeinheit werfen kann".

Daneben werden allerdings auch, was eine Abschwächung der ursprünglichen Verwendung der Waffe für diese Zwecke bedeutet, derartige Befugnisse durch den Wurf mit anderen Werkzeugen erworben. So wird in einzelnen Weistümern statt des Hammerwurfes der Wurf mit der Pflugschar vorgeschrieben. „Wer eine Allmende, eine Gemeindewiese oder Koppel pachtet, ist verpflichtet, diese binnen Jahresfrist zu umzäunen, aber er hat den Sichelwurf, d. h. das Recht, alles für seinen Zaun zu gebrauchen, was rings um denselben, soweit er mit der Sichel wirft, liegt." Der Hirt darf die Schafe und Ziegen soweit in den Wald treiben, daß er das vorderste Schaf mit dem Wurf seines Stabes erreichen kann, während im Lüneburgischen für Imker ein komplizierter dreifacher Wurf mit dem Honiglöffel vorgeschrieben ist, um die Stelle zu bezeichnen, wo er einen neuen Bienenstand errichten darf.

Fast ausnahmslos hat der Wurf unter Beachtung gewisser eigenartiger Vorschriften zu erfolgen, die den Wurf erschweren. So hat der Wurf mit dem Speer

oder Hammer in den erwähnten Fällen, wo es sich um die Abgrenzung gewisser staatsrechtlicher Befugnisse handelt, nicht stehend, sondern auf dem Pferde sitzend zu erfolgen. Bei der Abgrenzung gewisser zivilrechtlicher Befugnisse sind die Vorschriften noch viel verzwickter. Der Betreffende muß gewöhnlich nach rückwärts werfen, oft im Graben stehend, unter einem Bein durch, was selbst für Frauen vorgeschrieben ist, oder mit der linken Hand, die zwischen dem rechten Arm durchgesteckt wird, während die rechte Hand das linke Ohr festhält u. a. m. Der diesen Vorschriften zugrunde liegende Gedanke ist, wie Grimm ausführt, „die Auffassung des Rechtlichen durch das Sinnliche, Weisung dessen, was festgesetzt werden soll durch etwas Unfestes, dem Zufall nie ganz zu Entziehendes“. Wollte man feste Masse haben, so wäre ein Messen durch Stangen usw. jederzeit möglich gewesen. Es handelt sich aber bei allen diesen Fällen eben nicht um ein fest begründetes Recht, sondern eine nur oberflächlich begründete, vielfach auf Billigkeitsgründen aufgebaute Befugnis, die von dem Eigentumsbegriff scharf geschieden ist.

Darin aber liegt die in die Augen springende Ähnlichkeit mit dem sogenannten Hoheitsrechtsanspruch des Uferstaates auf die Drei-Seemeilen-Zone des angrenzenden Meeres. Eine weitere Ähnlichkeit liegt darin, daß es sich in beiden Fällen ursprünglich um keine fest umgrenzte Befugnis handelt, sondern, wie Grimm sagt, um die „Weihung dessen, was festgesetzt werden soll durch etwas Unfestes, dem Zufall nie ganz zu Entziehendes“. Denn auch die Hoheitsgrenze ist ursprünglich nicht auf drei Seemeilen festgesetzt, sondern nur ungefähr durch die damalige Tragweite der Kanonen bestimmt gewesen. Und schließlich handelt es sich in beiden Fällen um die Erwerbung der Befugnis durch die Waffe; im Fall der Hoheitsgrenze durch die Tragweite der Kanonen, in den Fällen der deutschen Rechtsaltertümer durch den Wurf mit dem Streithammer, oder wie in dem Falle Kaiser Ottos, der von der Nordspitze von Jütland seinen Speer ins Meer schleuderte, durch den Speerwurf, der der Nachwelt nicht überliefert worden wäre, wenn er nicht eine tiefere symbolische Bedeutung gehabt hätte.

Gewiß ist durch den Nachweis dieser Analogie nicht der zwingende Beweis erbracht, daß die Hoheitsgrenze, die unser modernes Völkerrecht kennt, zurückgeht auf das uralte deutsche Hammerwurfsrecht; das kann durch einen Analogieschluß überhaupt nicht geschehen. Außerdem fehlt es auch an Untersuchungen über die Vorgeschichte des heutigen Hoheitsrechtes. Trotzdem aber sind der Ähnlichkeiten zwischen den durch den Hammerwurf erworbenen Befugnissen und dem auf der Tragweite der Kanonen basierten Hoheitsrecht so viele, daß sich die Zurückführung des Hoheitsrechtes in der Drei-Seemeilen-Zone auf das uralte Hammerwurfsrecht kaum ohne weiteres von der Hand weisen läßt.

Dr. H. Handtke.



Statistical and Chronological History of the United States Navy 1775—1907. By Robert Wilden Neeser, Fellow of Yale-College. (New York. The Macmillan Co. 1909.)

Das Werk will die Geschichte der amerikanischen Kriegsmarine seit dem Bestehen der Union unter Angabe des Quellenmaterials in Tabellenform möglichst umfassend darstellen. Der Verfasser glaubt, den einfachsten Weg zur Wiedergabe des gesamten Stoffes gewählt zu haben, indem er diesen tabellarisch in fünf Teilen mit folgendem Inhalt anordnet:

1. Teil: Tätigkeit der Marineverwaltung und wichtige Vorgänge in der Marinegeschichte.
2. Teil: Gefechte, kriegerische Unternehmungen, Erbeutung von Kriegschiffen.
3. Teil: Erbeutung von Handelsschiffen.



4. Teil: Nachweis der Dienste und Schicksale aller Schiffe der amerikanischen Kriegsmarine.
5. Teil: Amerikanische Kaperei 1772—1862; die Marine der Staaten 1775—1783; die Marine der konföderierten Staaten 1861—1865.

Das hierzu gehörige Quellenmaterial ist in einem besonderen Bande (Band 1) nachgewiesen.

Die Durchsicht des Werkes, das übrigens noch nicht in seinem vollen Umfange vorliegt, hat uns den Eindruck verschafft, daß die bis ins einzelne gehende und peinlich sorgfältige Zusammenstellung des umfassenden amtlichen und privaten Quellenmaterials das Wertvollste, vielleicht auch das Mühevollste, an der ganzen Arbeit ist.

Um das Auffinden der einzelnen Quellen zu erleichtern, hat das Verzeichnis in den vier Hauptabschnitten „Amtliche handschriftliche Quellen", „Amtliche Veröffentlichungen dienstlicher Urkunden", „Amtliche Veröffentlichungen privater Schriften usw." und „Nichtamtliche Veröffentlichungen" noch eine weitgehende Unterteilung erfahren.

Die Menge und Mannigfaltigkeit des Stoffes sowie der Umstand, daß sich aus den kurzen Angaben des Verzeichnisses der Inhalt der einzelnen Schriften nicht immer mit Sicherheit erkennen läßt, verbieten die Besprechung des Ganzen. Wir möchten nur eins herausgreifen, nämlich den biographischen Teil. Wollten wir hier, einen rein äußerlichen Maßstab anlegend, die Bedeutung der einzelnen Persönlichkeiten nach dem Umfange der ihnen gewidmeten Literatur bewerten, so würden wir zu dem eigentümlichen Ergebnis gelangen, daß der älteste Seeheld der amerikanischen Marine, der Kommodore John Paul Jones, vom Ende des 18., und Admiral Dewey, der Held von Manila, vom Ende des 19. Jahrhunderts alle anderen bei weitem überragen, wobei Jones aber noch viel höher steht als Dewey. Wir dürfen hierbei nicht übersehen, daß dem amerikanischen Volke in jenen Zeiten des Kampfes um die Selbständigkeit ein gewisser Zug von Romantik eigen war, der es geneigt machte, die Helden seiner Befreiungskämpfe mit einem leuchtenden Nimbus zu umgeben, wie denn auch Jones zu einem Romanhelden geworden ist.

Doch wenden wir uns jetzt dem eigentlichen Werk, den *statistischen und chronologischen Tabellen*, zu.

Man darf selbstverständlich nicht erwarten, aus den Angaben solcher Tabellen direkt ein eindrucksvolles Bild der Verhältnisse zu gewinnen, gleichwohl wäre eine etwas klarere Fassung erwünscht gewesen. Mit Rücksicht auf das Interesse, das der Werdegang der amerikanischen Flotte gerade im Vergleich mit den ähnlichen Entwicklungsstadien unserer eigenen Marine erweckt, wollen wir versuchen, den Faden zwischen den einzelnen Angaben der Tabelle etwas fester zu knüpfen.

Beim Beginn des Unabhängigkeitskrieges konnten die Vereinigten Staaten mit Rücksicht auf die große Überlegenheit der englischen Seestreitkräfte an der amerikanischen Küste nicht daran denken, dem Feinde auf hoher See entgegenzutreten; ihr Ziel war daher, ihn durch Schädigung seines Seehandels zu schwächen und seine Kriegschiffe möglichst von der atlantischen Küste abzulenken. Wenn sie trotz großen Geldmangels hierfür schon im Sommer 1776 die stattliche Zahl von 25 Schiffen, darunter sogar einige 32-Kanonen-Fregatten, verwenden konnten, so verdient diese Leistung alle Anerkennung. Der Bau von Fregatten wird auch weiter betrieben, daneben findet sich aber in der Tabelle die Angabe, daß im November 1776 der Bau des ersten 72-Kanonen-Linienschiffes angeordnet worden ist; man ist danach berechtigt anzunehmen, daß noch mehr Linienschiffe bewilligt worden sind, darüber schweigt aber die Tabelle. Wir erfahren nun aus anderen Geschichtsquellen, daß tatsächlich drei Linienschiffe vom Kongreß bewilligt worden sind; sie sind zwar niemals in Dienst gestellt worden, ja eins von ihnen hat man sogar noch vor Beendigung des Unabhängigkeitskrieges an Frankreich geschenkt, als Ersatz für ein in den amerikanischen Gewässern verloren gegangenes französisches Schiff gleicher Größe; immerhin läßt sich der Bau dieser Schiffe als ein beachtenswerter Versuch auffassen, dem Feinde die Seeherrschaft nicht ohne Widerstand

zu überlassen. Es ist anzunehmen, daß der zunehmende Geldmangel und die Entlastung, die der Beistand der französischen Flotte den Vereinigten Staaten in ihren Operationen zur See brachte, den Bau von Schlachtschiffen zum Stillstand gebracht hat.

Nach Beendigung des Krieges zeigte sich die Kurzsichtigkeit der durch die Opposition beherrschten Marinepolitik darin, daß nunmehr eine ständige Flotte für überflüssig gehalten und der Rest der vorhandenen Schiffe mit wenigen Ausnahmen verkauft wurde. Dies rächte sich, als Algier bald darauf anfing, feindlich gegen den amerikanischen Seehandel im Mittelmeer vorzugehen, und die Machtlosigkeit zur See machte sich um so empfindlicher geltend, als die großen Seestaaten dem Seeraub gegenüber ein Auge zudrückten, offenbar in der selbstsüchtigen Absicht, den Seehandel der zur See schwächeren Konkurrenten dadurch niederzuhalten. Bezeichnend für das geringe Ansehen, das die Vereinigten Staaten damals genossen, zugleich aber auch ein Beweis für den seit jener Zeit eingetretenen Umschwung der Verhältnisse, an dem auch Deutschland teilgenommen hat, ist eine Äußerung Lord Sheffields aus dem Jahre 1784: „Wir (die Engländer) brauchen die Folgen eines Zusammenschlusses der amerikanischen Staaten ebensowenig zu fürchten, wie die eines Zusammenschlusses der Deutschen. Es wird jedenfalls noch sehr lange dauern, bis sie imstande sind, irgendwelche materiellen Aufwendungen zu machen oder gar damit in Wettbewerb zu treten."

Der nächste Schritt zu einem solchen engeren Zusammenschlüß der Staaten erfolgte nun im Jahre 1789 durch die Inkraftsetzung der Verfassung und Washingtons Wahl zum Präsidenten. Wir vermissen die Angabe dieses wichtigen Ereignisses in der Tabelle. Seine Erwähnung wäre schon deswegen geboten gewesen, weil es die Unterstellung der Marineverwaltung unter das Kriegsdepartement zur Folge hatte. Die Organisation der leitenden Marinebehörde hatte seit der Unabhängigkeitserklärung schon manche Wandlung durchgemacht; der Kongreß hatte zunächst versucht, die Leitung völlig in der Hand zu behalten, dann war die Exekutive einer Unterkommission nach Anweisung des Kongreßausschusses übertragen worden, dann wiederum übernahm ein gemischter Ausschuß die Gesamtleitung, schließlich wurde ein General, „der in seiner Jugend zur See gefahren war", als „Marinesekretär" eingesetzt. Nun aber folgte eine radikale Maßregel: die völlige Vereinigung der Marineverwaltung mit der des Heeres! Wir wollen trotz aller berechtigten Bedenken gegen ihre Zweckmäßigkeit nicht annehmen, daß sie dazu beigetragen hat, die völlige Bedeutungslosigkeit der Marine bis zum Jahre 1794 zu verlängern, trotz der demütigenden Lage, in der sich die Union den Seeräuberstaaten gegenüber befand. Es war vielmehr wiederum die Opposition im Kongreß, die jedem Versuch, eine ständige Marine zu schaffen, mit dem Hinweis auf die schlechte Finanzlage und mit der verdächtigenden Behauptung entgegentrat, die Befürworter des stehenden Heeres und der Flotte wollten mit diesen Einrichtungen nur die erste Grundlage zur Durchführung einer neuen Monarchie in Amerika schaffen.

Als endlich 1794 der Kongreß mit knapper Stimmenmehrheit den Bau einiger Fregatten genehmigte, geschah dies unter Betonung des Sonderzweckes („zum Schutz des Handels gegen die algerischen Seeräuber") und mit der Bestimmung, daß das Bauprogramm nicht auszuführen sei, wenn vorher eine friedliche Einigung erzielt werde. Die Gegner der Flottenbewegung standen also trotz Washingtons eindringlicher Warnungen noch immer auf dem Standpunkte, daß es früh genug ist, die Schiffe zu beschaffen, wenn der Krieg vor der Tür steht, und daß man die Rüstung wieder ablegen kann, sobald der Krieg beendet ist. Daß der Friedensvertrag infolge der geringen Machtentfaltung unter recht drückenden Bedingungen zustande gekommen war, indem die Union sich verpflichten mußte, eine Barsumme und Geschenke (darunter eine vollausgerüstete Fregatte) im Werte von einer Million Dollars zu leisten, und zur Zahlung eines jährlichen Tributes gezwungen wurde, beschwerte die Gegner nicht; der Bau der Fregatten wurde eingestellt, nachdem drei von ihnen fertig geworden waren.

In ähnlicher Weise wurde die Energie der Regierung gelähmt, als sie im Jahre 1798 Abwehrmaßregeln gegen die offene Schädigung des amerikanischen Handels durch

französische Schiffe ergreifen wollte. Es wurde zwar eine Verstärkung der Flotte durchgesetzt, aber in ängstlicher Abwehr etwa zu weit gehender Maßregeln der Regierung nicht nur die Zahl der Schiffe, sondern auch die Stärke der Bestückung des einzelnen Schiffes auf ein recht niedriges Maß beschränkt. Und nach Beendigung des Krieges gegen Frankreich 1801 trat wiederum ein völliger Rückschlag ein: der Kongreß sah sich veranlaßt, die Marine „auf den Friedensfuß" zu stellen, d. h. alle Schiffe bis auf vierzehn, unter denen sich nur noch wenige Fregatten befanden, zu verkaufen und etwa zwei Drittel der Offiziere zu entlassen.

Aber nur zu bald zwang das räuberische Vorgehen von Tripolis zur Wiederindienststellung der aufgelegten Schiffe und zur Aufwendung ungewöhnlich großer Summen für die Rüstung zur See. Es ist auffällig, in wie hohem Maße die nun folgenden Kämpfe im Mittelmeer die Aufmerksamkeit und die begeisterte Teilnahme des ganzen Volkes — nicht zum mindesten der Jugend — in Anspruch genommen haben, obgleich der tatsächliche Erfolg dieser Unternehmung so wenig nachhaltig war, daß noch einmal, im Jahre 1815, ein größeres Geschwader ausgesandt werden mußte, unter demselben Decatur, der sich schon bei der ersten Expedition durch hervorragende Entschlossenheit und Tapferkeit einen Namen in seinem Vaterlande gemacht hatte, der aber bei uns wohl erst neuerdings allgemeiner bekannt geworden ist durch die Erinnerung an die von ihm in einer Tischrede gesprochenen Worte: „Our country! In her intercourse with foreign nations — may she be always right; but our country, right or wrong!"

Auch in der Angabe über den Friedensschluß mit Tripolis am 4. Juni 1805 ist der Verfasser übrigens nicht ganz genau gewesen. Wenn er die Friedensbedingungen anführen wollte, durfte er nicht unerwähnt lassen, daß für die Kriegsgefangenen (die Besatzung der vor Tripolis gestrandeten Fregatte „Philadelphia") ein erhebliches Lösegeld bezahlt werden mußte.

Man hätte erwarten sollen, daß die Begeisterung, die die kühnen Unternehmungen des Mittelmeergeschwaders in der Heimat hervorgerufen hatten, der Entwicklung der Marine zu einem seebeherrschenden Kriegswerkzeug günstig sein würden, aber romantische Wallungen der Volksseele werden nur zu oft von nüchternen politischen und militärischen Erwägungen erdrückt. Das haben wir im eigenen Vaterlande im Hinblick auf die Anfänge unserer Marine beobachten können, und dasselbe zeigte sich auch in der weiteren Entwicklung der amerikanischen Marine. Man sah in England den nächsten und mächtigsten Gegner, man zweifelte nicht an der Unvermeidlichkeit des Kampfes mit diesem Gegner, wohl aber an der Möglichkeit, ihn auf hoher See durchzuführen, richtete sich deshalb auf die Defensive ein und baute zu diesem Zweck eine ungewöhnlich große Zahl von Ruderkanonenbooten zur Verteidigung der Flußmündungen und Häfen.

Über die Zweckmäßigkeit dieses Schrittes ist viel gestritten worden. Billigkeit, geringe Zielfläche bei verhältnismäßig schwerer Bestückung, Verwendbarkeit in flachen und engen Gewässern sind Vorzüge, die den Kanonenbooten nicht abgesprochen werden sollen; diese Eigenschaften können aber nichts daran ändern, sind vielmehr zum Teil der Grund dafür, daß solche Fahrzeuge an der Ozeanküste nur zur Verteidigung im engsten Sinne verwendet werden können. Preußen mochte mit ihnen noch den ersten Schritt in der Entwicklung zur See wagen; das war verständlich, nachdem die Kanonenboote der anderen Ostseestaaten so lange in den engbegrenzten Gewässern des Binnenmeeres mit Erfolg gefochten hatten. Daß sich aber ein Volk, dessen Landesgrenze der freie Ozean ist, nach mehr als dreißigjähriger See- und Kriegserfahrung ganz auf die Verteidigung seiner Häfen und Flußmündungen zurückzieht, muß uns heute als eine kurzsichtige Politik erscheinen. Sollte es nicht auch diese Erkenntnis gewesen sein, die die Amerikaner 1813 zu dem Entschluß brachte, vier Linienschiffe und sechs Fregatten zu bauen? Das ist uns wahrscheinlicher, als die Auslegung eines amerikanischen Marineschriftstellers, wonach der Kongreß durch die bedeutenden Erfolge zur See während der ersten Kriegsmonate zu diesem Schritt veranlaßt worden sein soll.

Obgleich diese Neubauten nicht mehr so rechtzeitig fertig wurden, daß sie ihre

Daseinsberechtigung durch Erfolge im Kriege nachweisen konnten, so trat trotzdem nach dem Friedensschluß diesmal nicht wieder die bekannte verhängnisvolle Vernachlässigung der Seerüstung ein. Wir würden uns gern davon überzeugen lassen, daß dieser Fortschritt einer Einrichtung zuzuschreiben ist, durch die die Seeoffiziere selbst einen größeren Einfluß auf die Entwicklung der Marine gewannen. Seit 1798 war zwar ein besonderes Marinedepartement eingesetzt worden, zuweilen aber hatten Männer ohne Sachkenntnis das Amt des Departementssekretärs verwaltet, und die hieraus erwachsenen Nachteile hatten 1815 Veranlassung dazu gegeben, einen aus älteren Seeoffizieren gebildeten Marinerat einzusetzen zur Unterstützung des Departementssekretärs. Da nun die fortschrittliche Bewegung in der Marine zeitlich mit der Einführung des Marinerates zusammenfällt, so dürfen wir einen ursächlichen Zusammenhang vermuten, obgleich die Erfahrung lehrt, daß Kollegien, die nur eine beratende Stimme haben, deren Mitglieder also nicht persönlich verantwortlich sind, häufig den Erwartungen nicht entsprechen.

Ob nun post hoc, oder propter hoc — Tatsache ist, daß die vorhandene Seerüstung nicht nur erhalten, sondern im Jahre 1816 sogar in einem bis dahin noch nie erreichten Maße verstärkt wurde. Die Annahme eines Flottengesetzes, das den Bau von neun Linienschiffen und zwölf schweren Fregatten für die nächsten acht Jahre anordnete, zeigt uns den bis dahin so zurückhaltenden Kongreß in einem neuen Lichte und läßt erkennen, daß der glückliche Ausgang des letzten Krieges das Selbstgefühl gehoben und die Gegensätze gemildert hatte.

Kriegerische Erfolge sind der so geschaffenen Hochseeflotte nicht mehr beschieden gewesen, denn es folgte zunächst ein langer Zeitabschnitt, der zu größeren Unternehmungen keine Gelegenheit bot; als aber der Bürgerkrieg ausbrach, war das Segellinienschiff bereits veraltet.

Wir können es uns um so eher versagen, die Ereignisse der neueren Marinegeschichte im einzelnen zu verfolgen, als anzunehmen ist, daß diese allgemein bekannt sind. Als bemerkenswert müssen wir aber noch hervorheben, daß nach dem Bürgerkriege, in dessen Verlauf amerikanischer Unternehmungsgeist und Erfindersinn eine neue, den besonderen Zwecken dieses Krieges angepaßte Flotte geschaffen hatte, noch einmal ein Stillstand, ja sogar ein Rückschritt in der Entwicklung eintrat. Von dem allmählichen Aufschwung, der im Anfang der achtziger Jahre des verflossenen Jahrhunderts einsetzte und der, stetig wachsend, die Flotte auf die gegenwärtige achtunggebietende Höhe emporgehoben hat, hat der Verfasser nur einige Momente in der Tabelle herausgegriffen, während er aus der Zeit des Bürgerkrieges eine große Reihe von minder wichtigen, ja sogar zum Teil ganz nebensächlichen Ereignissen anführt. Besonders bezüglich der Angaben über die neuere Marinegeschichte ist es uns nicht gelungen, die Grundsätze festzustellen, die für die Aufnahme in die Tabelle bestimmend gewesen sind.

Einen kleinen Irrtum müssen wir noch berichtigen, weil er die einzige Angabe betrifft, bei der deutsche Kriegschiffe erwähnt werden. Bei dem Orkan, der 1889 vor Apia den Untergang von drei amerikanischen Schiffen verursachte, sind nicht drei deutsche Schiffe verloren gegangen, sondern nur zwei („Adler“ und „Eber“), während das dritte damals auf der Reede von Apia befindliche („Olga“) unserer Marine noch lange Jahre hindurch gute Dienste geleistet hat und erst vor wenigen Jahren aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden ist.

Blicken wir noch einmal zurück auf die Geschichte der amerikanischen Marine, so sind es vor allem zwei charakteristische Erscheinungen, die uns in die Augen fallen: erstens der Verfall der Seemacht nach jedem Kriege und zweitens die ausschließliche Durchführung der Kriege als Kreuzerkriege. Es liegt nahe, den Grund für diese Erscheinungen im Mangel an Geld und in innerpolitischen Schwierigkeiten zu suchen. Für den Unabhängigkeitskrieg mag dieser Grund genügen unter Hinzurechnung des Umstandes, daß der französische Verbündete imstande war, den Vereinigten Staaten die Last der Seerüstung zum größten Teil abzunehmen. Wenn sich aber in den späteren beiden Kriegen mit Frankreich und mit

England das gleiche Verhalten zeigt, so scheint uns diese Erklärung nicht mehr ausreichend; wir müssen vielmehr annehmen, daß den Amerikanern damals noch das volle Verständnis für den Wert einer leistungsfähigen Seemacht gefehlt hat, daneben vielleicht auch das Verständnis für große strategische Fragen. Die Tatsache, daß sie sich schließlich immer ehrenvolle Friedensbedingungen erkämpft haben, spricht zwar scheinbar für die Richtigkeit ihrer Marinepolitik, aber doch eben nur scheinbar; denn man darf nicht unberücksichtigt lassen, daß die Vernichtung des Seehandels durch den die See beherrschenden Gegner dem Volkswohlstande schwere Wunden schlagen mußte. Man kann bestimmt annehmen, daß die Kosten für die Schaffung und Unterhaltung einer starken Flotte nicht den Betrag erreicht haben würden, der dem Volksvermögen durch mangelnden Schutz seines Handels verloren gegangen ist.

Uns drängt sich bei der Betrachtung des Werdeganges der amerikanischen Seemacht unwillkürlich der Vergleich mit unserer eigenen Flottenentwicklung auf, und wir finden dabei manche Ähnlichkeit: die fast unvermittelt sich geltend machende Notwendigkeit einer Seerüstung, verursacht in den amerikanischen Kolonien durch die englische Bedrückung, bei uns durch die Drohung, die die dänische Flotte für unsere Ostseehäfen bedeutete, in beiden Ländern der anfängliche Mangel an Verständnis für die Bedeutung der Seemacht, in beiden Männer — hier Prinz Adalbert von Preußen, dort Washington —, die, unermüdlich als Mahner und Aufklärer, doch nicht völlig verstanden und gewürdigt werden, hier wie dort die Unfähigkeit, den Gang des Krieges durch entscheidende Schläge zur See zu beeinflussen, hier wie dort die Kanonenbootsära, ja sogar das gleiche Experimentieren in der Organisation der leitenden Behörde und ihre zeitweise Unterstellung unter die Heeresverwaltung.

Und doch wiederum welche Verschiedenheit! Wieviel größer dort von vornherein alle Maßregeln, wieviel größer trotz des Mangels an Verständnis für den Wert der Marine die Zahl der für den Krieg ausgerüsteten Schiffe, wieviel größer trotz unzureichender Mittel die Einzelerfolge im Kriege! Es ist, als ob die beschränkten Verhältnisse des Binnenmeeres bei uns verkleinernd auf das Denken und Handeln der Menschen gewirkt hätten; aber der Grund liegt doch tiefer. Manche Verschiedenheit in der Entwicklung der maritimen Verhältnisse bei den beiden Völkern lassen sich daraus erklären, daß das eine Volk dem großen weiten Weltmeer benachbart ist, während das andere — wenigstens in der ersten Zeit seiner Marineentwicklung — neben sehr ausgedehnten Landgrenzen nur eine sehr beschränkte Küste abseits vom großen Weltverkehr besaß. Diese Ungunst der Lage im Gegensatz zu Amerika ist bei uns der Hauptgrund gewesen für die Schwäche der Seerüstung. Man vertrat früher bei uns ganz allgemein die Ansicht, daß einem Lande, das zur Verteidigung seiner Landesgrenzen einer so starken Heeresmacht bedürfe, nicht gleichzeitig die schwere Bürde einer selbständigen Seeverteidigung auferlegt werden könne. Ein bekannter älterer Marineschriftsteller konnte noch im Jahre 1892 schreiben: „Die Stimmen, die ein seemächtiges Reich in das Kapitel der Utopie werfen, sind noch nicht verschollen, denn — so heißt es — unsere Flotte hat an fremden Küsten nichts zu suchen und sich auf die Verteidigung der eigenen zu beschränken; man denkt sich darunter eine Art Flankenverteidigung für die Armee. Der Gedanke ist sehr verfänglich, denn er spart eine Menge Ausgaben" Und weiter: „War der Feldzug von 1864 reich an Erfolgen, so fehlte es doch auch nicht am Gegenteil, sofern man aufgegebene Unternehmungen dahin rechnen darf. Und aufgegeben mußten sie werden aus dem einfachen Grunde, weil es damals — wie schon im ersten Kriege — an einer den Anforderungen gewachsenen Flotte mangelte. An erneuten Anstrengungen, eine solche zu schaffen, hat es nicht gefehlt; sie haben aber niemals angedauert, es ist vielmehr unverkennbar, daß neue Kriegsdrohungen die allgemeine Aufmerksamkeit und das Interesse auf die Verstärkung der Landmacht und nicht auf die Seemacht lenkten."

Blicken wir auf diese der Entwicklung zur Seemacht so wenig günstigen Zeiten zurück, so muß es uns mit Genugtuung erfüllen, daß der Flottengedanke bei uns trotz

der Ungunst der Verhältnisse fast noch eher als jenseits des Ozeans das richtige und volle Verständnis gefunden hat. —

Wir wenden uns nun dem zweiten Teil zu, der Zusammenstellung aller kriegerischen Unternehmungen der Marine. Es ist hierin wiederum alles zusammengetragen worden, was sowohl über die eigenen Streitmittel als auch über die des Gegners aus den in jedem Falle daneben verzeichneten Quellen festzustellen war; immerhin sind in den Nachrichten — besonders natürlich in denen über den Gegner — starke Lücken bemerkbar. Berücksichtigt man, daß die Tabelle dem Forscher, der einzelne Episoden der Seekriegsgeschichte genauer zu studieren beabsichtigt, gewissermaßen nur einen Leitfaden bieten will, so kann es fraglich erscheinen, ob diese Fülle von Einzelheiten: Bestückung der Schiffe, Besatzungsstärke, Name des Kommandanten, Dauer des Gefechts, Anzahl der Getöteten und Verwundeten usw., wirklich von so großem Werte ist, daß man die Übersichtlichkeit des Ganzen unter dieser Belastung mit Einzelheiten leiden lassen durfte. Wir meinen, daß es zweckmäßiger gewesen wäre, dem Forscher die Feststellung solcher Details aus den Quellen zu überlassen.

Wie wenig übrigens die tabellarische Darstellung geeignet ist, ein Bild von der Bedeutung der einzelnen Ereignisse zu geben, das möchten wir an einem willkürlich herausgegriffenen Beispiel zeigen. Die kühne Fahrt, die der schon früher erwähnte Kommodore Jones 1778 bis in den Irischen Kanal unternahm, seine Landung in Whitehaven, das ihm aus der Jugendzeit bekannt war, mit der Absicht, alle im Hafen liegenden Schiffe in Brand zu stecken, sein Versuch, einen schottischen Edelmann, Lord Selkirk, in St. Marys Isle aufzuheben, um ihn als „Geisel“ mitzuführen, und die Besiegung und Wegnahme des englischen Kriegschiffes „Drake“ am folgenden Tage — das alles wird mit der Bemerkung abgetan: (Whitehaven) „Vernagelte die Geschütze, setzte die Schiffe in Brand“; (St. Marys Isle) „Suchte Lord Selkirk, nahm, als er ihn nicht fand, Silbergeschirr im Werte von 500 Dollars mit, das er später wieder zurückgab“; (Schiff „Drake“) „Brachte die Prise nach Brest“. Von der großen Beunruhigung, in die die englische Bevölkerung durch diese kühne Tat versetzt wurde, und von der Begeisterung, die sie in der Heimat hervorrief, kann man in diesen trockenen Angaben keinen Hauch verspüren.

Hierüber können wir selbstverständlich dem Verfasser keinen Vorwurf machen, denn das liegt im Wesen der Geschichtstabellen begründet; wohl aber ist es wunderbar, daß er eine Waffentat, die der amerikanischen Marine trotz des unglücklichen Ausganges wahrlich nicht zur Unehre gereicht, völlig unerwähnt gelassen hat. Wir meinen den tragischen Abschluß, den die kühnen und abenteuerlichen Kreuzfahrten Kapitän D. Porters mit der Fregatte „Essex“ im Stillen Ozean fanden, als Porter bei Valparaiso am 28. März 1814 nach einem unter ungünstigen Bedingungen geführten Kampf die Flagge vor dem Gegner (den englischen Schiffen „Phoebe“ und „Cherub“) streichen mußte. —

Der dritte Teil endlich, der die in dem Zeitraum von 1776 bis 1907 gemachten Prisen bezeichnet, nimmt den stattlichen Raum von fast 190 Seiten ein. Er enthält — wiederum unter Anführung der Quellen — außerordentlich vielseitige Angaben über die genommenen Schiffe, denen nicht weniger als 12 Spalten gewidmet sind. Natürlich finden sich auch hier wieder viele Lücken in den Angaben, schon deshalb, weil nicht jeder Kriegschiffskommandant Zeit und Lust gehabt haben wird, derartige Einzelheiten nicht nur festzustellen, sondern auch niederzuschreiben und als Dokument aufzubewahren, besonders wenn er im Begriff stand, die Prise zu verbrennen oder zu versenken. Wir haben uns nicht die Mühe genommen, die Zahl der Prisen im ganzen oder gar für die einzelnen Kriegsperioden getrennt festzustellen, denn allein nach der Zahl der Schiffe kann die Einbuße, die der Handel der einen Partei erlitten, oder der Gewinn, den die andere Partei zutreffendenfalls durch den Verkauf von Schiff und Ladung erzielt hat, ebensowenig beurteilt werden, wie nach der Art der Ladung. Der Geldwert von Schiff und Ladung hat sich aber selbstverständlich nur dann feststellen lassen, wenn die

Prise in einen Hafen gebracht und dort abgeschätzt oder verkauft worden ist, und selbst in diesen Fällen fehlt die Angabe sehr häufig, während des Bürgerkrieges sogar fast völlig; erst für die Zeit des spanisch-amerikanischen Krieges erscheint sie einigermaßen regelmäßig und ergibt trotz der Unvollständigkeit die recht stattliche Summe von etwa 540 000 Dollars. Den Hauptschaden trägt natürlich jedesmal die Schiffahrt der feindlichen Partei; von den Neutralen ist England fast ausschließlich beteiligt, während französische, norwegische, schwedische, dänische, holländische, mexikanische Schiffe nur in geringer Zahl erscheinen und Deutschland (Preußen) sogar nur mit zwei Schiffen (während des Bürgerkrieges) verzeichnet ist. —

Wir schließen hiermit unsere Besprechung und legen das Werk aus der Hand mit dem Wunsche, daß die ungewöhnlich langwierige, fleißige und gründliche Arbeit bei allen, die sich für Marinegeschichte interessieren, die wohlverdiente Beachtung finden möge. Daß sich stellenweise kleine Lücken und Unklarheiten zeigen, ist bei dem großen Umfange des Werkes verzeihlich; anderseits ist das Material, wie wir schon bei der Besprechung der einzelnen Teile bemerkt haben, teilweise so stark gehäuft, daß uns eine Sichtung und Ausscheidung unwichtigerer Angaben im Interesse der Übersichtlichkeit nicht unerwünscht erscheint. In dieser Beziehung möchten wir, wenn es auch paradox klingt, sagen: Weniger würde mehr sein.

Wodrig, Vizeadmiral z. D.



Sportfeste in der Flotte.

Im vorigen Jahre fand der Gedanke, die sportliche Betätigung der Mannschaften unserer Flotte durch einen allgemeinen Wettstreit zu krönen, in dem Sportfest der Aufklärungsschiffe zum ersten Male seine Verwirklichung.

Welche gute Aufnahme dieser einmal beschrittene Weg gefunden hat, beweisen die zahlreichen, diesjährigen Sportfeste. Mit Befriedigung können selbst die eifrigsten Sportfreunde auf diesen Erfolg zurückblicken, der noch dadurch an Bedeutung gewinnt, daß in einzelnen Sportzweigen gegen das Vorjahr verbesserte Leistungen erzielt wurden.

Das Hauptinteresse beanspruchte bei allen Festen, die einander im großen ganzen in der Anlage ähnelten und deshalb auch gemeinsam besprochen werden können, das Fußballspiel. Dieses Interesse ist hauptsächlich auf die Stiftung der Wanderpreise zurückzuführen, durch die der Ehrgeiz nicht nur der kämpfenden Fußballmannschaften, sondern auch ihrer Schiffe angespornt wurde. Aus diesem Grunde sind wohl auch hier die Fortschritte der Leistungen gegen das Vorjahr am bedeutendsten. Durch das gleichmäßige Interesse, das dem Fußballsport jedoch von allen Schiffen entgegengebracht wird, und durch den Umstand, daß allen Schiffen der Flotte im großen ganzen dieselbe Zeit zum Üben im Laufe des Jahres zur Verfügung steht, sind die größeren Schiffe mit ihrer Fußballmannschaft z. B. den kleinen Kreuzern überlegen. Infolge der größeren Besatzungsstärke ist es ihnen möglich, eine sorgfältigere Auswahl zu treffen. Weitaus die meisten Fußballspieler sind bereits vor ihrer Dienstzeit in einem Fußballklub gewesen, während bei der geringen Kopfstärke auf den kleinen Kreuzern naturgemäß auch die Auswahl geringer ist. Es wäre daher wünschenswert, wenn die kleinen Kreuzer eine Vorgabe von ihren größeren Brüdern erhielten.

Bei den einzelnen sportlichen Leistungen tritt auch zu sehr die Betätigung vor dem Diensteintritt hervor. So werden z. B. die Barrenturner wenig Gelegenheit zum Turnen gehabt haben, da auf einer großen Anzahl von Schiffen Barren nicht vorhanden sind. Bei dem geringen Platz, den diese Geräte beanspruchen, sollten auf allen Schiffen solche angeschafft werden, zumal da unsere Leute eine besondere Vorliebe für das Barren haben und es, wo vorhanden, eifrig benutzen.

An Stelle der Steinstoßübungen müßte das Stemmen von Gewichten in den Wettbewerb aufgenommen werden. Denn da die Schiffe nur beschränkte Zeit zum Üben an Land haben, so ist von zwei verwandten Sportarten doch unbedingt die vorzuziehen, welche auch an Bord geübt werden kann.

Schließlich verdient das Werfen von Wurfleinen Berücksichtigung. Dieser Sport käme auch dem Dienste direkt zu Nutzen. Damit jedoch das umfangreiche Programm nicht noch mehr vergrößert wird, könnte das Sackhüpfen gestrichen werden, da dieses zwar für Humor auf dem Sportplatz sorgt, ihm jedoch ein sportlicher Wert kaum zugesprochen werden kann.

Im großen ganzen müssen, um den Sportgeist zu heben, mehr Turngeräte an Bord geschaffen werden, da das Hauptfeld des Sports das Schiff und nicht der Spielplatz sein soll. Es läßt sich mit den vorhandenen Mitteln noch vieles machen. Zum Klettern und Klimmen sind z. B. die an Deck gefierten Waschjollen oder in den Wanten befestigte Enden sehr schöne Geräte. Ein Bock zum Springen läßt sich vorzüglich aus einem großen Fender in einer Balje mit darüber gebundenen Hängematten konstruieren usw.

Alle diese Übungen an Geräten und das Fußballspiel kommen nur einer beschränkten Anzahl von Leuten zugute.

Um nun in kurzer Zeit einen größeren Teil der Besatzung durchzuarbeiten und geschmeidig zu machen, sind auf den Schiffen Freiübungen und „Müllerübungen" in den mannigfachsten Variationen üblich, die sich die betreffenden Offiziere selbst zusammengestellt haben. Es würde sicherlich sehr anregend wirken, einen Wettbewerb auch hierin einzurichten. Jedes Schiff sollte sich eine Mannschaft zusammenstellen, die dann von den Preisrichtern nach vorher bekannten Grundsätzen beurteilt würde. Ich halte etwa folgende Bedingungen als Anhalt für geeignet:

1. Die Übungen müssen so sein, daß auch die weniger gewandten Leute sie lernen.
2. Es müssen möglichst alle Muskeln beansprucht werden.
3. Die Leute müssen dadurch kräftig angestrengt werden.
4. Die Übungen sind so, daß ein Pfuschen bei ihrer Ausführung sofort gesehen wird.
5. Die Übungen dürfen nicht zuviel Platz beanspruchen.

Der ideale Zustand, daß bei einem Sportfest eben nur die Leistungen, die ein Mann sich an Bord angeeignet hat, ausgezeichnet werden, kann zwar nie erreicht werden, es muß jedoch unser Bestreben sein, diesem Ziel möglichst nahe zu rücken. **Bck.**



England und der Kontinent.*)

Durch die nachstehenden Zeilen soll die Aufmerksamkeit der Leser dieser Zeitschrift auf ein Buch gelenkt werden, das im letzten Monat in der Tagespresse viel besprochen und erwähnt wurde. Es wird für alle diejenigen, die sich mit geschichtlichen, im besonderen politisch-geschichtlichen Studien beschäftigen, von großem Interesse sein. Der Verfasser, Herr v. Peez, ist Österreicher; ein Mann von über 80 Jahren, der ein ganzes Leben wissenschaftlichen und volkswirtschaftlichen Arbeiten gewidmet hat. Es liegt ihm fern, agitatorisch wirken zu wollen, er will ein Sucher der Wahrheit sein und beansprucht nur das Recht, das für wahr Erkannte offen aussprechen zu dürfen. Seine Sprache ist leidenschaftslos, erfüllt von ruhiger Sachlichkeit. Seine Argumente überzeugen umsomehr, da sie in dieser Form vorgebracht werden. Obwohl das Buch die englische Politik und das geschichtskundige politische Handeln Englands verurteilt, wirkt es der vornehmen Form

*) „England und der Kontinent." Von Alexander v. Peez. Zweite umgearbeitete Ausgabe. K. und k. Hofbuchdruckerei und Hof-Verlagsbuchhandlung Carl Fromme. Wien und Leipzig. 1,25 Mark.



halber doch versöhnend. Auch in England wird man sich den in ihm enthaltenen historischen Wahrheiten nicht verschließen können.

Dem Buch sind als Motto die folgenden Zitate vorausgeschickt, die gewissermaßen als Inhaltsangabe dienen:

„Die englische Nation als Volk betrachtet, ist das schätzbarste Ganze von Menschen im Verhältnis untereinander; aber als Staat gegen fremde Staaten der verderblichste, gewaltsamste, herrschsüchtigste und kriegserregendste von allen." Kant.

„Wenn ganz Europa sich infolge englischer Ränke und Geldzahlungen rauft und zanft, sind die englischen Staatsmänner auf ihre eigene Sicherheit, auf Handelsvorteile, auf Beherrschung des Meeres und auf ein Weltmonopol in ihren Händen bedacht."

Napoleon I.

Der Verfasser will in seinem Buche, in voller Würdigung der hervorragenden menschlichen Eigenschaften und Fähigkeiten des Einzel-Engländers, einen geschichtlichen Abriß des „politischen Unrechtes" bringen, das er dem englischen Volk als Ganzem und seinen Führern zur Last legt. Ausgangspunkt ist für ihn das Verhalten Englands in der jüngsten österreichisch-serbischen Krisis. Er fragt: „Was ging oder geht England der Balkan an?" Er beantwortet sich die Frage wie folgt: Der offenkundige Zweck des Besuches des Königs Eduard in Ischl bei Kaiser Franz Joseph war, das habsburger Reich für den großen, gegen Deutschland gerichteten Bund zu gewinnen. Da Österreich-Ungarn in seiner loyalen Bundestreue ablehnte, sollte das Eingreifen Englands in der bosnischen Frage die Strafe für diesen Korb sein.

Von diesem Punkte ausgehend untersucht Herr v. Peez rückwärts schauend alle politischen Ereignisse der jüngern Zeit und kommt zu dem Schlusse: In der Verschüttung und Niederhaltung der Landwege nach Asien erblickt England gegenwärtig ein Hauptinteresse. Die sibirische Bahn ist durch japanische Waffen lahmgelegt, die Öffnung der Dardanellen weiß es zu verhüten, nur eine innerlich schwache Türkei findet Gnade vor seinen Augen, seine ganze persische Politik dient diesem Ziele und sein besonderer Haß gilt dem Bagdadbahnprojekt.

Um diesem Resultat seiner Betrachtungen die geschichtlich-wissenschaftliche Unterlage zu geben, führt der Verfasser historische Parallelen an. Dieser Teil der Ausführungen ist wohl der interessanteste für die Leser dieser Zeitschrift. Er weist nach, daß Österreich immer nur eine Spielmarke, eine Schachfigur im großen Spiele Britanniens war, und nur ein Trost bleibt ihm, daß es nicht allein diese Rolle gespielt hat, sondern daß alle europäischen Staaten dies Loos geteilt haben. Seine Ausführungen gipfeln in dem Satz: Englands überwältigende, erdrückende Seeherrschaft ist geschaffen und erhält sich in ihrer fast völligen Unangreifbarkeit durch die künstlich von ihm herbeigeführte und rege gehaltene Uneinigkeit des Kontinents. „Kriege auf dem Kontinent sind die Erntezeit für Großbritannien." „Oft greift England tätig nur ein, um die Häfen, Arsenale, Werften und besonders die Kriegs- und Handelsflotten der anderen Völker zu vernichten." (Holland 1799, Kopenhagen 1800, Navarino 1827.)

Im weiteren Verlauf des Buches wird die von England geübte Taktik behandelt, indem die Fragen beantwortet werden:

1. Wie ist es möglich, daß die Engländer, die in der weitaus größeren Zahl im Privatleben wahrheitsliebende, redliche und ehrliebende Menschen sind, in der auswärtigen Politik oft unedle, ja unmoralische Künste pflegen?

2. Welcher Mittel bedient sich England, um in fremden Staaten so großen Einfluß auszuüben, wie wir ihn im früheren geschildert haben?

Als Antwort gibt er das oben erwähnte Zitat aus Kant. Als weiteren Eideshelfer führt er den Amerikaner Emerson an: „Die auswärtige Politik Englands ist, obgleich ehrgeizig und verschwenderisch mit Geld, selten edelmütig und gerecht gewesen. Ihre Hauptrücksicht war stets das Handelsinteresse. Sie billigte die Teilung Polens, verriet Genua, Sizilien, Parma, Griechenland, die Türkei, Rom und Ungarn; Treue im

Privatleben, Treulosigkeit im öffentlichen Leben kennzeichnet diese heimatliebenden Menschen." Er macht sich Graf Ficquelmonts Ausspruch zu eigen: „England wurde sozusagen eine insularische Institution, die sich als im Gegensatz zum Festland stehend betrachtete".

Alle diese Gedanken werden in dem Buche in überzeugender Weise weiter ausgesponnen. Es wird gezeigt, worin das Geheimnis des Erfolges der englischen Politik liegt. Darin nämlich, daß jeder Engländer in bezug auf die Ziele der englischen Gesamtpolitik einig mit seiner zielbewußten Regierung ist und unentwegt, so verschieden auch die Mittel und Wege sind, die Regierung unterstützt. „Der öffentliche Geist ist in England für diese Art von Krieg längst geschult und letzterer wird mit einem Einklange geführt, welcher den Erfolg verbürgen muß." „Das Denkvermögen des Volkes wird durch diese Fabriken der öffentlichen Meinung (Zeitungen) maschinell geleitet". Um zu zeigen, daß sich Herr v. Peez auch auf englische, in einer vorübergehenden Anwandlung von Aufrichtigkeit abgegebene Zitate bei seinen Schlußfolgerungen stützen kann, seien die folgenden im Wortlaut angeführt.

„Times", vom 26. Januar 1850: „Es ist unmöglich, einen Ort zu finden vom Tajo bis zu den Dardanellen, von Sizilien bis zum Nordkap, wo wir etwas getan hätten, um Vertrauen oder Dankbarkeit zu verdienen." Und am 22. Juni des gleichen Jahres konnte man lesen: „Es gibt keine gesetzmäßige Regierung in Europa, mit welcher wir nicht Streit angefangen, keine Volkserhebung, die wir nicht verraten hätten; die Kämpfer für die Unabhängigkeit Italiens und Ungarns sind uns wahrlich keinen Dank schuldig, daß wir sie zum Aufstand reizten und sie dann im Stiche ließen." Aber leider gehen die ganz Klugen nicht aus . . . setzt der Autor hinzu.

Es darf den Lesern dieser Zeilen überlassen werden, sich selbst mit dem hier besprochenen Buch zu befreunden und im besonderen von den Schlußfolgerungen des Verfassers Kenntnis zu nehmen. Sie sind für uns Deutsche jedenfalls von Interesse und gipfeln darin, Englands derzeitige Nervosität erkläre sich dadurch, daß es neben Deutschland als seinen gefährlichsten Konkurrenten die Vereinigten Staaten erblickt. Die Niederwerfung Deutschlands mit Hilfe von Frankreich und Rußland sei das nächste Ziel, aber, so wird gesagt: „Die englischen Politiker selbst sind unsicher geworden, ob sie in Europa die gesuchten Werkzeuge gegen die Zentralmächte finden werden. Sie suchen sich daher durch Umschmeichlung der Vereinigten Staaten und engere Verbindung mit ihren überseeischen Siedlungen zu stärken. Wahrscheinlich wird ihnen diese Absicht gelingen, und, sofern dies nicht zu Angriffszwecken geschieht und besonders wenn dadurch die englische Nervosität beruhigt wird, haben die europäischen Staaten kaum etwas gegen eine solche Vermehrung der englischen Macht einzuwenden."

Herr v. Peez bekennt, daß er schon sein ganzes Leben lang bemüht gewesen sei, auf die kommende Vorherrschaft Englands hinzuweisen und daß er daher Gefahr laufe, in eine einseitige Richtung zu geraten. Er hat daher, gewissermaßen um sich korrevidieren zu lassen, einen Freund, der mit England und den Engländern häufig in Berührung kommt, gebeten, seine Ansicht über das Verhältnis Großbritanniens zu Deutschland und dem verbündeten Österreich-Ungarn unumwunden auszusprechen. Die Antwort hat er loyalerweise seinem Buche angefügt. Aus diesem Schreiben, das sich wirklich bemüht, England Gerechtigkeit zu Teil werden zu lassen, seien folgende Sätze als bemerkenswert hier erwähnt:

„Ihre Darstellungen scheinen mir allerdings die englische Politik richtig zu erfassen."

„Im allgemeinen möchte ich aus meinen Eindrücken herausziehen, daß die Engländer Deutschland vorläufig in gewissem Sinne überschätzen. Sie überschätzen jene Äußerungen und sie überschätzen die Nation. Vor allen Dingen muten sie beiden weltaussehende Pläne zu, die nach meiner Kenntnis der Dinge nicht existieren oder wenigstens nur in wenigen Gehirnen Wohnstätte haben."

„Im allgemeinen möchte ich meine Eindrücke dahin zusammenfassen, daß die Durchschnittsengländer einen Krieg mit Deutschland nicht wollen, aber sicher glauben, Deutschland bereite ihn vor.“

„Mehr denn je ist England auf die deutschen Machtmittel angewiesen. Die Schaffung eines großen, mit Deutschland und den übrigen, vorkommenden Falles als Feinde auftretenden Mächten konkurrierenden Heeres ist England nicht imstande zu leisten. Ein für allemal wird England sich klar sein müssen, daß von der jetzigen Situation der bessere Teil herausgefunden werden muß. Mit Deutschlands Existenz, mit seiner Macht wird sich England abzufinden wissen, sobald es wirklich erkennt, daß Deutschland friedfertig ist und nicht daran denkt, England zu stören. Diese Ansicht zu verbreiten scheint mir die beste Aufgabe derer zu sein, die für Deutschlands, für des Deutschtums Zukunft etwas tun wollen, zu gleicher Zeit aber auch die der einsichtsvollen Engländer, die die Fehler der englischen Politik, die Mißgriffe dieser in Behandlung Deutschlands und Österreich-Ungarns erkennen und deren Unheil für England zu würdigen wissen. Um dies aber zu erreichen ist es nötig, den Engländern den Spiegel vorzuhalten, und das haben Sie getan. Wer könnte Ihre Ausführungen lesen, ohne sich zu sagen, daß England auf diesem schlüpfrigen Boden sein Weltreich nicht festhalten kann! Die Germanen haben das römische Weltreich zerstört, weil es ihnen nicht Raum gab zum Atmen — mögen die Engländer die Deutschen nicht in einen zweiten Verzweiflungskampf drängen. Der Kampf wäre entsetzlich, langwierig zugleich. Derjenige aber, der dabei mehr zu riskieren hat, ist sicher der Engländer.“

Herr v. Peez sagt hierzu abschließend:

„Vermag man auch nicht leicht, wie Herr v. G., an einen Bund zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reiche zu glauben, so erscheint doch erreichbar, daß, wie zur Zeit Bismarcks und Salisburys, beide mächtige Reiche gelassen und ruhig nebeneinander hergehen.“

Es ist zu erhoffen, daß dieser persönliche, eigentlich selbstverständliche Gedanke Gemeingut des ganzen englischen Volkes wird und Vorstellungen bannen hilft, wie sie uns leider tagtäglich noch aus der englischen Presse und leider auch aus dem Munde englischer Staatsmänner oder Offiziere entgegenschallen. In diesem Sinne kann nur von Nutzen sein, wenn das hier besprochene Buch bei uns und auch in England recht viele Leser findet.

Hg.



Deutsche Marine-Expedition 1907/09.

Dreizehnter Bericht (Schluß). Mitte März bis Ende Mai 1909.

Die Mitte März täglich erwartete „Sumatra“ kam erst Anfang April, und so konnte erst um diese Zeit Dr. Schlaginhaufen nach Muliama zurückkehren. Des ungewissen Wartens müde, hatte er beabsichtigt, sein früheres Arbeitsgebiet auf dem Landwege zu Fuß zu erreichen, aber nicht allein schwere Regenfälle hatten ihn daran verhindert, sondern auch erneute Erkrankung an Fieber. An einem besonders heftigen Tropenfieber erkrankte um dieselbe Zeit Schilling, und nur durch hohe Chiningaben und kalte Einwicklungen nebst Exzitantien war es möglich, das Schlimmste zu verhüten. Seine Mitsendung nach Muliama wurde unmöglich, da er längere Zeit unter ärztlicher Aufsicht bleiben mußte und die ihn noch erwartende Arbeit in Fesoa, wo Waldens Sammelschätze lagern, wie die noch rückständige photographische Aufnahme des ausgedehnten Nordteils der Insel schon große Anforderungen an seine Körperkräfte stellten.

Schlaginhaufen wurde von der „Sumatra“ in Muliama abgesetzt, besuchte von dort aus zur Vervollständigung der früheren Aufzeichnungen noch einmal das südliche Siargebiet bis zur Blosseville-Insel hinab und fuhr dann mit der Ende April ein-

getroffenen „Langeoog“ von Muliama nach Namatanai. Von diesem Platz aus beabsichtigte er, die umliegenden Landschaften, südlich bis Muliama, nördlich bis Karu an beiden Küsten zu besuchen, um Siedlungs- und Kulturverhältnisse auch hier systematisch zu erforschen und anthropologische Messungen zu machen.

Herr und Frau Krämer wanderten nach der Abreise von Schlaginhaufen zwei Tagemärsche weit nach Süden, nach dem Dorfe Lémeris, wo sie an dem romantischen Strandgebiet von Pining am Fuße hoher Felsenklüfte ihr Zelt aufschlugen, während die schwarzen Jungen und der zum ersten Male mitgenommene chinesische Expeditionskoch Ah Tun in der Hohlkehle des gehobenen Kalkes nächtigen mußten. Die Mitnahme des Chinesen erwies sich als ein Fehlschlag, denn nach kurzer Zeit erkrankte er an Malaria, und an Stelle von Entlastung trat Arbeitsvermehrung ein; ja es mußte zeitweise für den Koch noch besonders gekocht werden. Pining ist ein sagenreicher Platz, wo der heroische Urahne der Neu-Mecklenburger, der Sonnengott Móroa, der Bringer alles Guten und aller Kunst, einst auch auf seinen Wanderungen gerastet hatte. Ein Quellbach entströmt dort dem Felsensockel, und zwar von solcher Stärke, daß man nur unter Gefahr, ins nahe Meer getrieben zu werden, den kurzen Wasserlauf durchschreiten kann. Hohe Waldbäume und ein breiter Sandstrand schaffen Ruhe und Behaglichkeit in dem unbewohnten Küstenwinkel, zu dem man von dem Regierungsweg 20 m tief hinabsteigt. Oben liegt das Dorf Lémeris mit der Gemeinde Kánabu, die diesem Sprachgebiet seinen Namen gibt und eine zungenförmige Halbinsel bevölkert, die in ihrer Gestalt auffallend der von Panagundu gleicht, nur daß diese flach und eben ist, jene einen Kalkblock von etwa 20 m Höhe bildet.

So in der Nähe des Festplatzes und durch die Felswand doch von ihm getrennt, war es möglich, alle Vorgänge während einer Reihe von Tagen unbemerkt zu beobachten. Es gelang, Zeuge des Festes der Männerweihe zu werden, ä gónin pínevu genannt, bei dem Knaben und Jünglinge auf nin = Bänken vor der versammelten Gemeinde zur Schau sitzen und dann auf dem im letzten Bericht erwähnten Wurzeltisch, dem Kamba = Baum, nacheinander ihre erste öffentliche Ansprache halten. Andere in einem abseits gelegenen Männerhof gleichzeitig stattfindende Totenfestlichkeiten für die Frauen blieben streng geheim. Bei diesen, oára genannt, spielte ein mit leuchtenden Farben bemaltes Flecht- oder Bindewerk in Gestalt eines Riesenrades die Hauptrolle. Es stellt den Aufgang der Sonne über dem brandenden Meere, über Wolken und Riffen dar, und heißt malanggan oder king makát, die „neue Sonne“, und wer seinen Kopf durch das Loch in der Mitte, die Radnabe, steckt, erhält diesen Namen und muß noch eine Reihe von Wochen am geweihten Platze wohnen bleiben, bis er sich wieder vor den Frauen zeigen darf. Sah eine Frau noch bis vor wenig Jahren ein solches malanggan, war ihr der Tod durch Erhängen sicher, den sie meist selbst von eigener Hand freiwillig erlitt. Denn eine Frau der Vorzeit hatte auch also gehandelt, nachdem sie die Kunst der Anfertigung den Dämonen abgesehen und ihren Söhnen mitgeteilt hatte.

Während die bekannten Schnitzwerke des Nordens meist leicht käuflich sind und auch von Frauen gesehen werden dürfen, ist das Sonnen-malanggan im Kánabugebiet streng geheim und heilig.

Es gelang nicht, trotz Aufbietung aller Mittel, eine solche Sonne für das Berliner Museum für Völkerkunde zu erwerben; sie wurden am Festplatz unweigerlich verbrannt. Da indes Frau Krämer, der man den Zutritt als einer Weißen nicht wehrte, Aquarelle und Zeichnungen von den genannten Sonnen angefertigt hat, so wird es wenigstens möglich sein, im Bilde diese eigenartigsten Gebilde der Eingeborenenkunst und Phantasie zu zeigen.

Es war eine der Hauptaufgaben der folgenden Zeit, solche und ähnliche Feste an den verschiedenen Plätzen zu beobachten, um möglichst viel Material zu sammeln, und so vergingen die Apriltage unter steten Märschen die Küste hinauf und hinab. Bald war man im Norden in Läsu und Langania, bald im äußersten Süden des Gebiets, bald

führte der Weg ins Innere auf die Berge, wo in Tegarot ein Fest der Weiberweihe und in Lembundan eine Ulifestlichkeit stattfand, die mit ähnlichen Teilfeiern an der Küste wertvolle Aufschlüsse über diese Art der malanggane brachten. Der anstrengendste Teil dieser Exkursionen war der Aufstieg nach dem großen Bergdorf Lelet, dessen zwei Hauptteile Lembin und Lenkamen ungefähr 1000 m hoch liegen, einige Sprengel etwas höher, einige etwas tiefer, in einem großen weiten Kessel verstreut.

Das Gebirge von Nord-Neu-Mecklenburg, das Schleinitzgebirge, besteht in der Hauptsache aus einem Gebirgskamm, der als Rückgrat der Insel von NW nach SO zieht und die Höhe von 1000 m kaum erreichen dürfte. Auf der Strecke von Lamasong oder Panagundu (O) nach Lemau (W) ist der Kamm nach Krämers Messung rund 700 m hoch. Von hier aus südwärts erweitert sich die Insel spindelförmig bis zur südlichen Landenge von Karu, wo die Breite des Landes etwa 10 km beträgt. Hier liegt ein Gebirgsstock, der die nördlich und südlich gelegenen Höhen deutlich überragt. Er erhält dadurch sein Gepräge, daß vom Hauptkamm sich eine Reihe von Ausläufern nordwärts zur Küste wendet, von denen der imposante Basokámbang mit einem hohen, weithin sichtbaren Kap bei dem Dorf Bímbuve endet, den Südabschluß der malerischen Kandanbucht bildend. Von dem Orte Kandan, in der gleichnamigen Bucht, stiegen Herr und Frau Krämer am 26. April 1909 an der westlichen Flanke des Basokambang hinauf, erst durch dichten Wald 500 m hoch bis Búkanking, einem Sprengel der großen Buschdorfgemeinde Lévinko. Der Stammplatz Lévinko wurde in 800 m Höhe erreicht. Die Häuser waren verlassen, da der Großhäuptling vor einigen Monaten gestorben war. Der Platz ist von seltener Schönheit; man sieht im NW unter sich die ganze Küste bis Fesoa, nordwärts in nächster Nähe die Fisher-Gardner-Insel, östlich landeinwärts liegt der Berg Bélemben, die höchste Erhebung im Nordteil des Gebirgsstocks. Prächtige Farnwälder umgeben den Platz. Das langsam ansteigende Plateau weiterhin südlich zeigt als Vegetation meist Alangalanggras, Braken, Orchideen, Liliaceen und Melastomaceen. Wenn man nach 7 Wegstunden, nach Passieren des Dorfes Katúru, den erwähnten Dorfteil Lembin erreicht und einen dort zentral gelegenen niedrigen, nur mit niedrigem Buschwerk bestandenen Kegelberg, namens Latkaleu, besteigt, so übersieht man das ganze kesselförmige, weite Hochfeld. Es sieht aus wie ein riesiger Krater, mit unzähligen Eruptionskegeln von 50 bis 100 m Höhe, dazwischen Täler und Schluchten; trichterförmige Einbrüche sind in Masse vorhanden, in Gestalt den Maaren der Eifel nicht unähnlich. Und doch ist alles Kalk, weit und breit, bis auf die Spitzen der Gebirgskämme hinauf. Südlich liegt der Hauptkamm mit dem wenig darüber sich erhebenden tafelförmigen Tumbumbo, an dessen Fuß Lenkámen liegt; östlich liegt der hohe Nordausläufer des Basokambang und unmittelbar über Lembin dessen höchste Erhebung in diesem Teil, der Lúrun. Seine Besteigung wurde von Herrn Krämer rasch ausgeführt, als gerade die Sonne auf einige Stunden zu scheinen versprach; vorher hatte man den Aberglauben der Eingeborenen durch List beschwichtigt. Es war eine schlimme Kletterpartie, von Baum zu Baum, über Felsentreppen hinweg und lehmige Schleifen, bis der schmale Kamm erreicht war, dessen höchster Punkt annähernd 1250 m (nach Messung) hoch zu sein scheint, wahrscheinlich die größte bis jetzt im Bismarckarchipel erreichte Höhe. Auch das etwa 5 km südlich von Lembin gelegene Lenkámen wurde zu einer Festbeobachtung besucht, wobei je acht Täler auf fürchterlichen Wegen zu passieren waren. Alles war jungfräuliches Gebiet, wie die Eingeborenen wiederholt versicherten noch von keines Weißen Fuß betreten; nur am Westrande des Plateaus scheinen einige Regierungsbeamte und Professor Sapper den Dorfbereich bei Durchquerungen der Insel berührt zu haben. Zu den örtlichen Schwierigkeiten gesellt sich eine unfreundliche Natur. In dem Kammwinkel, in dem Lelet eingebettet liegt, fangen sich die Wolken, so daß es sehr häufig regnet. Man kann von Glück sagen, wenn Vormittags einige Stunden die Sonne scheint. Deshalb sind auch die Hütten der Eingeborenen klein und haben niedrige Eingänge, und die Dachbedeckung reicht bis auf den Boden herab. Das leichte Zelt, das die Reisenden von Sydney mitgebracht hatten und das dem Leben der Minen-

arbeiter im trockenen Australien angepaßt war, begann nach 5tägigem Aufenthalt zu modern und wirkte in seiner steten Feuchtigkeit recht nachteilig auf die Atmungsorgane. Das Mißverhältnis zwischen Regen und Sonnenschein drückt sich auch darin aus, daß die Leute von Lelet nicht wie allenthalben an der Küste „Regen zu machen“, sondern im Gegenteil die Sonne zu rufen suchen, indem sie Feuer unter einem Schädelhaus anzünden. Die Geister der Verstorbenen werden dann aufgefordert, sich hinaufzuschwingen und die Wolken zu zerteilen. Gewitter sind häufig, aber man erinnert sich nicht, daß je ein Blitz eingeschlagen hätte. Endlich ist in Lelet die eigenartige Schleiftrommel beheimatet, die den Gesang eines Vogels nachahmt und bei bestimmten Totenfestlichkeiten gebraucht wird, worüber es gelang nähere Nachrichten zu sammeln.

So war der Aufenthalt in Lelet, nach dem der Gebirgsstock **Leletgebirge** genannt zu werden verdient, recht lohnend, wenn auch teuer erkauft.

Hätte **Krämer** auf der Höhe des Lurun am 28. April einen Aushau nach NW herzustellen vermocht, so hätte er sehen können, daß die „Langeoog“ vor Lamasong 8 Tage zu früh eingetroffen war. So stiegen die beiden Wanderer wieder hinab, über Levinko nach Kandan, um nach 2tägigem Marsche in Lamasong das Nest leer zu finden. **Schilling** hatte gemäß Anordnung das Lager mit Hilfe der „Langeoog“ nach Fesoa verlegt. Nun fehlte es am Nötigsten, und man war doch der Ruhe so bedürftig. Ein Schiff war in absehbarer Zeit an der Ostküste nicht mehr zu erwarten, und nur in dem 150 km nördlich gelegenen Kävieng, dem Sitz der Regierung, pflegt sich hin und wieder Gelegenheit zu bieten, nach Simpsonhafen zu kommen. Da Anfang Mai noch mehrere Festlichkeiten im Umkreis von 20 km von Lamasong stattfanden, die zu letzter Vervollständigung der Studien Gelegenheit boten, wurde der Abmarsch nach Norden auf den 14. Mai festgesetzt und Kävieng am 19. Mai erreicht; auf dem zweiten Wegteil von Fesoa ab, wo die Pflanzungen der Weißen beginnen, streckenweise auf den freundlichst zur Verfügung gestellten Wagen der Herren **Miesterfeldt** und **Macco**.

Walden und **Schilling** wurden in Fesoa angetroffen, wo sie in dem vortrefflichen Rasthaus des Stationschefs **Boluminski** herrlich untergebracht waren.

Walden langte nach seinem 2monatigen Aufenthalt auf Tabàr (Gardner- und Fisher-Inseln) mit dem Dampfer der Neu-Guinea-Kompagnie „Star“ in Kävieng Anfang März an und hatte seine umfangreichen, zum Teil nur lose zusammengepackten Sammlungen und Ausrüstungsgegenstände dank dem Entgegenkommen des Schiffskapitäns alle nach dem von Verkehr und Hilfsmitteln weniger abgeschnittenen Neu-Mecklenburg in Sicherheit bringen können. Zudem wurden die Aufnahmen der Eingeborenensprache, der Sagen und Mythen, Tanzlieder, Kultgebräuche, Sitten, der Lebens- und Siedlungsweise, die eine Fixierung der Stellung Tabàrs zur Hauptinsel ermöglichen, in Sicherheit gebracht. Von Kävieng aus, wo eine Reihe von Tagen zum Ordnen der Sammlungen und Notizen aufgewendet werden mußte, besuchte dann **Walden** im Boote die Inseln des Nusa-Fahrwassers und die Dorfschaften der Ostküste Neu-Mecklenburgs bis Fesoa hinab, zum Zwecke allgemeiner Studien vornehmlich in Anthropogeographie. Nach Kävieng zurückgekehrt, brach er am 12. April wiederum im Boot nach der Westküste der Insel auf, um die Ortschaften bis nach Lamusmus hinab zu besuchen, gleichfalls vornehmlich die Siedlungsart verfolgend.

Von Lamusmus führt ein breiter, in steilen Windungen die Höhe des Schleinitzgebirges gewinnender Weg ins Gebiet der in einzelne Hausgruppen im Bergland zerstreuten Waldgemeinde **Panemafai**. Eine breite, verhältnismäßig ebene, zwischen Bergkuppen sich hinschlängelnde Straße überschreitet hier das Gebirge, um sich dann als Fußweg den steilen Osthang in Serpentinen hinabzuwinden und nach Durchquerung einer schönen welligen Grassavanne bei Fangalava in die große Küstenstraße zu münden. **Walden** kehrte auf diesem Wege nach seinem alten Standquartier Fesoa zurück. Seine Vertrautheit mit den dortigen Eingeborenen kam ihm nun sehr zugute, denn fast täglich kamen Gruppen von Leuten, selbst die so zurückhaltenden und scheuen Weiber zu ihm ins Rasthaus, um ihm Geschichten, Sagen und Märchen vorzutragen, wie er sie früher nie

in dieser Zahl bekommen hatte. Auch wenn diese Mitteilungen, wie häufig, nur Bruchstücke sind, so sind auch diese zur Erklärung der ganzen Gedankenwelt und der bizarren Kunst unentbehrlich, und wie nur zahlreiche Farbensteine geordnet ein musivisches Bild zu geben vermögen, so wird erst die Ausarbeitung der Notizen sämtlicher Expeditionsmitglieder von Neu-Mecklenburg ein klares Kulturgemälde schaffen können, über dessen Gelingen heute kein Zweifel mehr ist. Auch die traurige Tatsache der allgemeinen Abnahme der Bevölkerung wurde durch die Siedlungs- und Geschlechtsregisteraufnahmen von zahlreichen Plätzen ergründet, Aufnahmen, die zum ersten Male von der Deutschen Marine-Expedition in größerem Umfange vorgenommen wurden. Da auch in Geographie, Zoologie und Botanik größere Sammlungen angelegt wurden, so darf die Expedition als ein voller Erfolg bezeichnet werden. Ein erschöpfendes Studium der Insel war natürlich nicht möglich, nicht einmal alle Plätze, namentlich im Busch, konnten besucht werden, obwohl z. B. Marine-Oberstabsarzt und Frau Krämer während ihres 7 monatigen Aufenthalts mehr als 1000 km marschmäßig zurückgelegt haben, wobei von den täglichen lokalen Dorfspaziergängen abgesehen ist, die eine mindestens gleich hohe Zahl ergeben. Aber die Gesamtkenntnis der Insel ist doch soweit gefördert worden (namentlich auch unter Hinblick auf die Ergebnisse der Expedition Sapper-Friederici), daß Neu-Mecklenburg als die bestbekannte Insel in Melanesien gelten kann.

Marine-Oberstabsarzt und Frau Krämer werden Käwieng Anfang Juni endgültig verlassen.

Walden, Dr. Schlaginhaufen und Schilling sind mit dem Abschluß ihrer Arbeiten beschäftigt, um möglichst zur festgesetzten Zeit, im September 1909, in Deutschland einzutreffen.

Käwieng, den 31. Mai 1909.



Im Anzeigenteil dieses Heftes veröffentlichen wir die Ausschreibung des Dresdener Offizier-Fechtklubs zu einem am 4. Dezember 1909 in Dresden stattfindenden

Allgemeinen Deutschen Offizier-Fecht-Turnier,

auf die wir unsere Leser besonders aufmerksam machen möchten.

Um den Zweck des Turniers in vollem Maße zu erreichen, wäre es von großer Bedeutung, wenn das Turnier eine recht zahlreiche Beteiligung finden würde.

Besonders freudig würde es der Klub begrüßen, wenn recht viele derzeitige und auch ehemalige Angehörige der Militär-Turnanstalt und die Angehörigen der neu gebildeten Offizier-Fechtklubs, die doch in erster Linie die Stützen dieses Sports in der aktiven Armee und Marine sind, diesem Rufe Folge leisten würden.

Es ist das erste Mal, daß die aktiven Offiziere auch in einen weiteren Wettbewerb treten sollen. Der Klub hofft durch diese Maßnahme, den Wettbewerb anregender gestalten und auch dadurch neue Beziehungen und Anregungen zugunsten des Sports schaffen zu können.

Zu ganz besonderem Danke würde er daher den nicht aktiven Herren verpflichtet sein, die durch ihre Teilnahme mit zu dem Gelingen beitragen würden.

Alle weiteren Bestimmungen sind aus der beigefügten Ausschreibung für das Turnier zu ersehen.

Etwaige das Turnier betreffende Wünsche und Anregungen, für die der Klub besonders dankbar wäre, werden an den Schriftführer des Turnier-Ausschusses — Oberleutnant Uhlich, Feldartillerie-Regiment Nr. 48, Dresden-N. 15 — erbeten, der auch weitere Auskunft erteilt.

Die Schriftleitung.





Die Unfallstatistik im Seegewerbe.

Für die Beurteilung der Gefährlichkeit der Gewerbe hinsichtlich Tötung oder Verletzung von Menschen bieten bekanntlich die Statistiken der Berufsgenossenschaften vorzügliches Material.

Im Nachstehenden soll versucht werden, an der Hand der Berichte der Seeberufsgenossenschaft einen Vergleich zwischen den verschiedenen Zweigen des Seegewerbes in bezug auf ihre größere oder geringere Gefährlichkeit zu ziehen. Dabei sind die kleinere Küstenschiffahrt und Segelfischerei außer Acht gelassen, weil diese mit der Seeberufsgenossenschaft nicht in direkter Verbindung stehen, sondern ihre eigene, freilich der Seeberufsgenossenschaft angegliederte Versicherungsanstalt besitzen.

Bei der Seeberufsgenossenschaft waren eingetragen:

	Kauffahrteischiffe					Heringslogger				
	Hölzerne Segler	Eiserne Segler	Segler mit Hilfsmaschine	Dampfer	Zusammen Schiffe	hölzerne	eiserne	mit Hilfsmaschine	Fischdampfer	Zusammen Schiffe
1. Januar 1888 . . .	2332	174	—	683	3189	—	—	—	—	—
1. " 1890 . . .	2069	227	—	813	3109	—	—	—	—	—
1. " 1895 . . .	1547	351	—	926	2824	—	—	—	—	—
1. " 1897 . . .	1358	348	—	981	2687	58	16	—	105	179
1. " 1900 . . .	1139	396	—	1107	2642	70	28	—	127	225
1. " 1901 . . .	1082	409	—	1208	2699	82	28	—	122	232
1. " 1902 . . .	1040	419	—	1282	2741	85	29	—	121	235
1. " 1903 . . .	1007	426	—	1332	2765	87	32	—	135	254
1. " 1904 . . .	996	457	—	1401	2854	91	41	—	144	276
1. " 1905 . . .	1015	460	—	1405	2880	92	44	—	172	308
1. " 1906 . . .	988	457	—	1499	2944	95	67	—	183	345
1. " 1907 . . .	968	448	13	1553	2982	98	83	17	196	394
1. " 1908 . . .	960	454	17	1588	3019	101	86	29	239	455
1. " 1909 . . .	944	469	20	1613	3046	94	89	59	234	476

Die Zahl der versicherungspflichtigen Seeleute, welche die Besatzung aller zur Seeberufsgenossenschaft gehörenden Fahrzeuge bildeten, ergibt sich aus folgender Übersicht:

		davon zwangsversicherte Reeder (§ 52 Rev. Statuts)	Gegen das Vorjahr Zunahme	Gegen das Vorjahr Abnahme	
1890 . . .	37 580 Personen	—	—	—	Personen
1891 . . .	38 026 "	—	446	—	"
1892 . . .	37 882 "	—	—	144	"
1893 . . .	37 943 "	—	61	—	"
1894 . . .	37 694 "	—	—	249	"
1895 . . .	36 824 "	—	—	870	"
1896 . . .	37 848 "	—	1024	—	"
1897 . . .	39 227 "	—	1379	—	"
1898 . . .	39 985 "	—	758	—	"

		davon zwangsversicherte Reeder (§ 52 Rev. Statuts)	Gegen das Vorjahr Zunahme	Abnahme
1899 . . .	41 954 Personen	—	1969	— Personen
1900 . . .	47 073 "	—	5119	— "
1901 . . .	50 036 "	—	2963	— "
1902 . . .	52 816 "	786	2780	— "
1903 . . .	56 197 "	796	3381	— "
1904 . . .	55 724 "	832	—	473 "
1905 . . .	59 295 "	823	3571	— "
1906 . . .	62 717 "	799	3422	— "
1907 . . .	66 346 "	800	3629	— "
1908 . . .	66 754 "	815	408	— "

Unfälle wurden in den Jahren 1888 bis 1908 gemeldet:

Jahrgang	Auf Kauffahrteischiffen			In verwandten Betrieben			Auf Fischdampfern und Heringsloggern			Zusammen		
	Gemeldete Unfälle	Davon Verletzungen	Davon Todesfälle	Gemeldete Unfälle	Davon Verletzungen	Davon Todesfälle	Gemeldete Unfälle	Davon Verletzungen	Davon Todesfälle	Gemeldete Unfälle	Davon Verletzungen	Davon Todesfälle
1888	848	650	198	6	4	2	—	—	—	854	654	200
1889	1349	902	147	3	1	2	—	—	—	1352	903	449
1890	1501	1110	391	8	2	6	—	—	—	1509	1112	397
1891	1873	1441	432	2	2	—	—	—	—	1875	1443	432
1892	1866	1398	468	6	5	1	—	—	—	1872	1403	469
1893	2062	1571	491	5	5	—	—	—	—	2067	1576	491
1894	1996	1588	408	12	8	4	—	—	—	2008	1596	412
1895	2140	1570	570	8	6	2	37	23	14	2185	1599	586
1896	2190	1796	394	13	10	3	84	75	9	2287	1881	406
1897	2264	1927	337	7	7	—	105	100	5	2376	2034	342
1898	2265	1838	427	10	8	2	144	111	33	2419	1957	462
1899	2473	2077	396	11	11	—	110	85	25	2594	2173	421
1900	2824	2219	605	10	10	—	137	72	65	2971	2301	670
1901	2813	2431	382	11	10	1	143	76	67	2967	2517	450
1902	2902	2543	359	8	7	1	133	89	44	3043	2639	404
1903	3107	2738	369	23	19	4	215	113	102	3345	2870	475
1904	3031	2772	259	14	11	3	140	118	22	3185	2901	284
1905	3268	2861	407	17	15	2	196	126	70	3481	3002	479
1906	3652	3320	332	13	11	2	181	110	71	3846	3441	405
1907	3610	3329	281	18	16	2	176	128	48	3804	3473	331
1908	3171	2908	263	12	11	1	194	139	55	3377	3058	319
Zus.	51205	42989	8216	217	179	38	1995	1365	630	53417	44533	8884

Untersucht man jetzt die hier aufgezählten Unfälle genauer und hält die einzelnen Zweige des Seegewerbes, bei denen sie entstanden sind, getrennt, so gelangt man zu folgender Gesamt-Übersicht (siehe S. 1296 und 1297):

Werfen wir nun zunächst einen kurzen Blick auf die Verletzungen, so finden wir, daß diese für die Gesamtheit der versicherten Seeleute in annähernd gleichem Verhältnis zunehmen, wie deren Zahl. Das Jahr 1908 war aber absolut günstiger als seine beiden Vorgänger. Wenn diese erfreuliche Entwicklung anhält, so wäre das ein schöner Erfolg der auf Unfallverhütung gerichteten Bestrebungen, wie er bislang infolge der durch die Zunahme maschineller Hilfseinrichtungen an Bord auch von Segelschiffen vergrößerten

Gesamt-Übersicht der Unfälle während des Jahrzehnts 1899 bis 1908.

A. Zur Anmeldung gelangte Unfälle

Jahr	Davon mit tödlichem Ausgang								Davon ohne tödlichen Ausgang							
	auf Kauffahrtei- 2c.-			auf Hochseefischerei-			in verwandten Betrieben (§ 1 Ziff. 3 S. U. V. G.)	Zusammen	auf Kauffahrtei- 2c.-			auf Hochseefischerei-			in verwandten Betrieben (§ 1 Ziff. 3 S. U. V. G.)	Zusammen
	Dampfern	Seglern mit Hilfsmaschine	Seglern ohne Hilfsmaschine	Dampfern	Heringsloggern mit Hilfsmaschine	Heringsloggern ohne Hilfsmaschine			Dampfern	Seglern mit Hilfsmaschine	Seglern ohne Hilfsmaschine	Dampfern	Heringsloggern mit Hilfsmaschine	Heringsloggern ohne Hilfsmaschine		
1899	231	165		25			—	421	1819	257		85			11	2173
1900	384	221		61	4		—	670	1923	296		59	13		10	2301
1901	226	156		65	2		1	450	2147	284		51	25		10	2517
1902	173	186		30	14		1	404	2228	315		67	22		7	2639
1903	156	213		84	18		4	475	2415	323		88	25		19	2870
1904	123	138		16	6		3	286	2401	369		91	27		11	2899
1905	250	157		11	59		2	479	2556	305		106	20		15	3002
1906	193	139		66	5		2	405	2977	343		84	26		11	3441
1907	182	—	98	45	1	2	2	330	3045	2	283	85	11	32	16	3474
1908	190	—	73	51	—	4	1	319	2610	6	292	104	16	19	11	3058

Gesamt-Übersicht der Unfälle während des Jahrzehnts 1899 bis 1908.

B. Anteil der verschollenen Schiffe an den Unfällen mit tödlichem Ausgang.

Jahr	Kauffahrtei- ꝛc.: Dampfer		Segler mit Hilfsmaschine		Segler ohne Hilfsmaschine		Hochseefischerei: Dampfer		Heringslogger mit Hilfsmaschine		Heringslogger ohne Hilfsmaschine		Zusammen	
	Zahl	Besatzung	Zahl	Besatzung	Zahl	Besatzung	Zahl	Besatzung	Zahl	Besatzung	Zahl	Besatzung	Zahl	Besatzung
1899	Nicht getrennt nachgewiesen												13	150
1900	3	63	11	110	(nicht getrennt)		5	51	—	—	—	—	19	224
1901	4	61	6	65	„	„	4	44	—	—	—	—	14	170
1902	2	23	6	54	„	„	1	10	1	13	(nicht getrennt)		10	100
1903	2	24	9	78	„	„	6	65	1	14	„	„	18	181
1904	1	13	12	75	„	„	1	10	—	—	—	—	14	98
1905	4	95	11	77	„	„	—	—	3	34	(nicht getrennt)		18	206
1906	2	29	6	59	„	„	5	49	—	—	—	—	13	137
1907	3	43	—	—	3	40	2	21	—	—	—	—	8	104
1908	1	28	—	—	4	12	3	33	—	—	—	—	8	73

Gefahrenquellen in der Statistik nicht zu verzeichnen war. Glücklicherweise sind nun diese Verletzungen zum großen Teil keineswegs tragisch zu nehmen. Im Jahre 1908 haben nur etwa 10 Prozent von allen Anmeldungen (nämlich 291) zur Begründung eines Entschädigungsanspruchs geführt.

Besonders günstig sind hinsichtlich der Verletzungsgefahr die Hochseefischer daran, was um so auffälliger ist, als wir noch sehen werden, daß diese hinsichtlich der Todesgefahr gewaltig viel schlechter gestellt sind als irgend ein anderer Zweig der Schiffahrt.

Von den 66 754 Mann, die am 31. Dezember 1908 versichert waren, gehörten 60 591 der Kauffahrteiflotte, 6163 der Hochseefischerei an. Von den gemeldeten 3058 Verletzungen entfielen 2919 auf die Kauffahrteiflotte (mit verwandten Betrieben) und nur 139 auf die Hochseefischer, obwohl ihrer Zahl nach mehr als das Doppelte zu erwarten wäre. In anderen Jahren ist das Verhältnis ähnlich.

Ganz anders stellt sich das Bild jedoch, wenn wir die Todesfälle betrachten.

Da hier aber die Zahlen stark schwanken, dürfen wir uns nicht darauf beschränken, das letzte Jahr als annähernd typisch anzunehmen, sondern wollen die Jahre 1900 bis 1908 zusammenfassen (für 1899 sind Fischdampfer und Heringslogger in der Statistik noch nicht getrennt, weshalb wir dies Jahr fortlassen).

Im ganzen wurden in den 9 Jahren an Todesfällen gemeldet 3818. Davon entfielen:

auf Kauffahrteidampfer	1877,	das sind im Durchschnitt	208,5
„ Kauffahrteisegler	1381,	desgl.	153,5
„ Fischdampfer	429,	„	47,7
„ Heringslogger	115,	„	12,8
„ verwandte Betriebe	16,	„	1,8
Zusammen	3818,	das sind im Durchschnitt	424,2

Die Durchschnittszahl der versicherten Seeleute betrug für jedes Jahr 57 440. Hiervon entfielen:

auf Kauffahrteidampfer	43 973	Mann
„ Kauffahrteisegler	9 302	„
„ Fischdampfer	1 916	„
„ Heringslogger	2 250	„

Demnach kamen durch Unfall auf See ums Leben im Jahresdurchschnitt von den Besatzungen

der Kauffahrteidampfer	4,75	vom Tausend
„ Kauffahrteisegler	16,5	„ „
„ Fischdampfer	24,9	„ „
„ Heringslogger	5,7	„ „

Setzt man die Todeswahrscheinlichkeit durch Seeunfall eines Dampfermatrosen gleich 1, so ist sie nach dieser Berechnung für einen Heringsfischer etwa gleich 1,2, für einen Segelschiffsmatrosen gleich annähernd 3,5 und für einen Fischdampfermann gleich 5,25!

Die Ursache dieser großen Gefährlichkeit liegt in der noch immer häufigen Verschollenheit der Fischdampfer. Nach unserer Statistik sind in den 9 Jahren 1900 bis 1908 verschollen:

22	Kauffahrteidampfer	= 0,7	Prozent auf	3046	am 31. Dezember 1908 vorhandene Schiffe
68	Kauffahrteisegler	= 0,75	„ „	1433	desgl.
27	Fischdampfer	= 11,5	„ „	234	„
5	Heringslogger	= 2,0	„ „	242	„

Die Mannschaftsverluste durch Verschollenheit betrugen in derselben Zeit:

Im ganzen:		Im Jahresdurchschnitt:
379	Mann auf Dampfern	42,1
570	„ „ Seglern	63,3
283	„ „ Fischdampfern	31,4
61	„ „ Heringsloggern	6,8

oder pro Jahr vom Hundert der durchschnittlichen

	a) Besatzungsstärke:	b) Todesfälle:
Dampfer	0,1	20,2
Segler	0,7	41,2
Fischdampfer	1,6	65,8
Heringslogger	0,3	53,1

Die nicht durch Verschollenheit verursachten Mannschaftsverluste stellen sich, wie folgt (im Jahresdurchschnitt):

Dampfer	166,1	= etwa 0,4 Prozent der Besatzungsstärke
Segler	90,2	= " 1,0 " " "
Fischdampfer	16,3	= " 0,86 " " "
Heringslogger . . .	6,0	= " 0,3 " " "

Der Betrieb an Bord ist also am gefährlichsten auf Segelschiffen (mit hoher Takelage!).

Grotewold.



Zeitschriftenschau.

In der September-Nummer der **„Proceedings of the United States Naval Institute“** verbreitet sich der Präsident dieses Instituts, Rear-Admiral Caspar F. Goodrich, U. S. Navy, eine in Ausbildungsangelegenheiten der Vereinigten Staaten-Marine sehr bewanderte Persönlichkeit und infolgedessen ein berufener Kritiker für dieses besondere Fach, über Erziehungsfragen und -prinzipien der Naval Academy zu Annapolis. Der „Another View of Alma Mater“ überschriebene Artikel befürwortet im allgemeinen eine über das augenblickliche Maß hinausgehende Gewährung persönlicher Freiheiten für die älteren Jahrgänge der Schule, die von Jahr zu Jahr sich erweiternd der Entwicklung des Zöglings vom Knaben zum jungen Manne in vollkommenerer Weise Rechnung tragen soll, als das jetzt eingeführte System. Die ganze Arbeit ist durchweht von einem Zuge freiheitlichen Denkens, von dem Streben nach der Entwicklung des Individuums und seiner Willensfreiheit und Selbständigkeit, die dem deutschen Leser für militärische Verhältnisse etwas zu weit gehend erscheinen möchten; die Ausführungen bergen aber in ihrer praktischen Auffassung und in der Frische der Gedanken, wie sie dem Amerikaner eigen ist, sicher manche nützliche Anregung. Nebenbei gewähren sie interessante Einblicke in das Leben und Treiben der Schule, die den Offiziernachwuchs der amerikanischen Flotte heranbildet. Der erste Vorschlag, den der Verfasser macht, bezieht sich bezeichnenderweise auf eine größere Selbständigkeit in der Geldwirtschaft der obersten Klasse. Der junge Mann verlasse, so führt Admiral Goodrich aus, die Schule, ohne recht zu wissen, was Geld sei. Man müsse ihm seinen Monatslohn oder wenigstens einen Teil in die Hand geben, mit dem er selbständig zu wirtschaften habe. Empfehlenswert sei sogar eine besondere Messeführung dieser Klasse mit Selbstverwaltung unter Oberaufsicht des Kommandanten. Der zweite Vorschlag geht darauf hinaus, den Zöglingen der I. Klasse eine Verantwortung irgendwelcher Art zu übertragen, sei es nun für die Disziplin und Ordnung unter den jüngeren Mitschülern, oder sei es für einen Teil der Ausbildung der Unterklassen. Dies werde sowohl das Selbstgefühl und die Selbsteinschätzung und damit das Pflichtbewußtsein der älteren Kadetten heben, als auch von praktischem Wert für die Beaufsichtigenden und Lehrenden sein im Hinblick auf ihre spätere Tätigkeit als Vorgesetzte und Erzieher. Weiter dürfe die Aufsichtstätigkeit unter den Zöglingen nicht wie jetzt immer in den gleichen Händen ausgewählter Ältester und Klassenältester bleiben, sondern müsse möglichst viel wechseln, um jedem Gelegenheit zu geben, seine Fähigkeiten und Geeignetheit als militärischer Vorgesetzter zu beweisen und zu fördern. Die Nachteile des jetzigen Systems werden an der Hand einer kleinen, echt amerikanischen Geschichte erläutert, in der ein Midshipman seinen Admiral wegen ungerechter Verteilung der Privilegien unter den Kadetten mit sehr offenen und unzweideutigen Worten zur Rede stellt und um seine Entlassung bittet. Unter anderem folgt dann weiter der Vorschlag, für die Schüler der I. Klasse mit genügenden Leistungen keine festen Arbeitsstunden vorzuschreiben, sondern ihnen darin freie Hand zu lassen. Der Verfasser sagt wörtlich: „Naturally, since all formal movements of midshipmen in bodies large and small, are conducted in military fashion, I think they should appear at study formations etc., and take their places in their respective sections; but if, at other times, they prefer to play tennis, or golf, or even to lie on their backs under a tree and read, when not required to be present in the recitation room, they should be at full liberty to do so.“ Ferner empfiehlt er Urlaubsfreiheit. In einem besonderen Abschnitt über die Eintrittsbedingungen in die Naval Academy befürwortet der Verfasser eine 5. Vorklasse mit elementarem Lehrplan und Eintritt ohne besonderes Annahmeexamen. Das werde die Möglichkeit besserer Auswahl und gleichmäßigerer Vorbildung schaffen. In bezug auf die allgemeinen Erziehungsprinzipien erklärt sich der

Admiral als Anhänger rein lehrhafter Methoden im Gegensatz zur Methode einer militärischen Straferziehung. „It appears to me that these (disciplinary methods) ought to be directed to correcting rather than to punishing errors.“ Schriftliche Erklärungen der Zöglinge als Gelöbnis ihrer Besserung, wie sie anscheinend jetzt noch gebräuchlich sind, werden als gefährlich für den Charakter verworfen. Zur Erhaltung des Standesbewußtseins und Schärfung des Ehrbegriffs unter den jungen Leuten schlägt Admiral Goodrich die Bildung von Ehrengerichten vor, die sich aus Zöglingen zusammensetzen. Schließlich befürwortet er ein auch äußerlich hervortretendes Unterordnungsverhältnis zwischen den unteren und oberen Klassen der Anstalt und hofft damit den Übergriffen älterer und stärkerer gegenüber jüngeren und schwächlicheren Zöglingen, über die noch vielfach geklagt wird, zu steuern. In einem Schlußabsatz faßt Admiral Goodrich sein Gesamturteil in die Worte: „If all is well with the first class, then all will be well with the academy as a whole.“ „Discipline, to be effective, must, in the long run, be self-discipline.“

In derselben Zeitschrift schreibt Lieutenant Lyman A. Cotton, U. S. Navy, über das Thema: **„The Major Elements of War Efficiency.“** Über den eigentlichen Stoff der Abhandlung erfahren wir nicht viel Neues. Als Elemente der Schlagfertigkeit einer Marine bezeichnet der Verfasser Strategie, Taktik und Artillerie. Interessanter ist, was Lieutenant Cotton über die Fähigkeit des Offizierkorps der amerikanischen Marine in diesen drei Hauptzweigen der Seekriegswissenschaft sagt. Mit dem konkretesten, der Artillerie, steht es nach dem Aufschwung der letzten Jahre noch am besten. Den Grundsatz „good shots are born, not made“ habe man endlich aufgegeben und sei zu einer ernsten Ausbildung der Geschützführer und Artillerieoffiziere übergegangen. Unter Führung einiger weniger tatkräftiger Offiziere habe in diesem Dienstzweig ein gesunder Wettbewerb eingesetzt. Das beste Schießen verliere aber an Wert, wenn nicht eine tiefgründige Ausbildung in Taktik und Strategie die Mittel schaffe, die es ermöglichen, die eigene Artillerie an der rechten Stelle und in vollster Wirksamkeit zum Tragen zu bringen. Diese Vorbedingung fehle im Seeoffizierkorps noch fast vollkommen. Hier stecke man noch in denselben fehlerhaften Anschauungen, die früher auch die Artillerie beherrschten. Taktik und Strategie seien Privilegium der Genies, von denen man hoffe, daß sie im Falle eines Krieges rettend erscheinen würden wie die vollbewaffnete Athene aus dem Haupte des Zeus. Man übersehe vollkommen, daß auch Arbeit dazu gehöre, um ein wirkliches Genie zu werden, daß Genie Arbeit sei. Man verkenne heute im Offizierkorps durchaus nicht etwa den hohen Wert der Taktik und Strategie im allgemeinen, man begehe nur den Fehler, sie als Reservat des Flaggoffiziers anzusehen und ihren Wert für den jüngeren Offizier nicht höher einzuschätzen, als den rein akademischer Studien. Der Flaggoffizier bleibe aber bekanntlich wegen seiner späten Beförderung und der Verabschiedung nach der Altersgrenze nur immer kurze Zeit in seiner Stellung, seine Arbeit könne nicht ausgenutzt werden. Um nun diesem Mangel zu steuern, macht Lieutenant Cotton Vorschläge, die wieder den gesunden praktischen Sinn des Amerikaners verraten. Er stellt sich auf den Boden der Realität und meint, wenn ideale Bestrebungen nicht vorhanden seien, solle man es mit materiellen Mitteln versuchen. Man solle die Beförderung von den Kenntnissen und der Befähigung in diesen Zweigen der Kriegswissenschaften abhängig machen. Im Beförderungsexamen zum Commander würden zwar heute schon dem Wortlaute nach solche Kenntnisse verlangt. Dieses Examen sei aber eine Posse. Man solle versuchen, die Regeln der Taktik und Strategie in möglichst einfache und verständliche Formen zu bringen und einen Wettbewerb im Offizierkorps schaffen, ähnlich wie in der Artillerie. „Officers would quickly take interest in tactics and strategy, were material advantage given to those, that excelled. . . . Utilize the spirit of competition, make a comprehensive knowlegde of tactics and strategy essential to promotion . . . Inoculate them by persuasion if possible, by force if necessary.“

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten;
eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehend aufgeführten uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen, wir beschränken uns daher auf eine kurze Erwähnung:

Karl Möller: **Der Vorturner.** Verlag von B. G. Teubner, Leipzig. Dritte, neu bearbeitete Auflage. Kart. 2 M.

H. Schröer und K. v. Ziegler: **Übungen, Spiele, Wettkämpfe.** Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. Kart. 1 M.

G. Engelhardt: **Leitfaden der Staatskunde.** Nebst Anhang: „Die Anstellung der Unteroffiziere im Zivildienst. Berlin 1910, E. S. Mittler & Sohn. 1,25 M.

G. Engelhardt: **Welt- und Staatskunde.** Zweite Auflage. Berlin 1910, E. S. Mittler & Sohn. 1,75 M.

Radke: **Wegweiser für die Mitglieder des deutschen Unteroffizierkorps bei der Vorbereitung auf den Beamtenberuf usw.** Berlin 1910, S. Gerstmanns Verlag. 1,60 M.

Schlott: **Die Disziplinarstrafordnung für das Heer.** Berlin 1909, R. Eisenschmidt. 2,50 M.

Spohn: **Die allgemeinen Dienstverhältnisse der Offiziere des Beurlaubtenstandes für Heer und Marine.** Berlin 1909, R. Eisenschmidt. 2,40 M, gebd. 3 M.

B. Friedag: **Führer durch Heer und Flotte.** 7. Jahrgang, 1910. Berlin, Alfred Schall. 1,50 M, gebd. 2 M.

Wernigk: **Taschenbuch für die Feldartillerie.** 23. Jahrgang, 1909, 2. Ausgabe. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 2,45 M, gebd. 3 M.

Dienstaltersliste der Offiziere der Königlich Preußischen Armee und des XIII. (Königlich Württembergischen) Armeekorps. Abgeschlossen am 5. Oktober 1909. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 2,50 M, gebd. 3 M.

Der Jahresbericht des Verwaltungsrates des Vereins Hamburger Reeder über das Jahr 1908/09

klingt, mindestens wenn man zwischen den Zeilen liest, immerhin hoffnungsfreudiger als die Berichte der beiden letzt vorangegangenen Jahre (siehe 1908, S. 1356 und 1907, S. 1242). Noch immer bestehen die Folgen der letzten Wirtschaftskrisis im Handel und Verkehr, und erst in letzter Zeit brachten der Exporthandel nach überseeischen Ländern und der durch die Neuwahl des Präsidenten der Vereinigten Staaten geschaffene klarere Ausblick einige Besserung. Die Überproduktion an Schiffsräumen machte sich in ihren Folgen fortgesetzt geltend, so daß noch weiterhin eine Einschränkung der Bautätigkeit auf den Werften geboten erscheint. In den Kohlenpreisen ist eine Ermäßigung eingetreten, anderseits stellen die sozialpolitischen Anforderungen eine immer steigende Belastung dar, so daß der Bericht zu der Forderung einer Einschränkung auf das unbedingt Notwendige bei gebührender Berücksichtigung der Gesamtbelastung der Handelsschiffahrt kommt, damit nicht eine Verschiebung des internationalen Wettbewerbs zuungunsten der deutschen Flagge stattfindet.

Die statistischen Zahlen des Berichts weisen noch für den Beginn des Jahres 1909 Rückgänge gegen die Vergangenheit auf, sie lassen aber von April an wieder eine in

erfreulicher Weise aufsteigende Linie erkennen, die sich besonders im Personenverkehr der Linienfahrt nach Nordamerika geltend macht. Für den Frachtverkehr geht der Bericht die einzelnen Gebiete durch und muß überall eine geringe, wenn auch noch von mancherlei ungünstigen Verhältnissen beeinflußte Besserung anerkennen.

Sehr bestimmt nimmt der Bericht gegen die in Italien, Frankreich und Spanien wie auch in den nordischen Reichen befolgte Subventionspolitik Stellung, die nur geeignet sei, durch künstliche Vermehrung der Tonnage und Druck auf die Frachten die Schwierigkeit der wirtschaftlichen Lage noch weiter zu steigern; es werde, so heißt es, schließlich dahin kommen, daß man zu internationalen Vereinbarungen greife, um die Schiffahrt wieder von den hier geschaffenen Lasten zu befreien.

Von der wirtschaftlichen Depression wird, wie schon immer betont, die Trampreederei am schwersten betroffen; ihre Versuche, durch Unterbietung der festen Linien in deren Geschäftsbereich einzudringen, konnten nur zu Mißerfolgen führen, weil ihnen die Eingewöhnung in die Anforderungen des Verkehrs mangelt. Am schädlichsten für das Gesamtinteresse sind hierbei die wirtschaftlich schwachen Reedereien, die durch ihr Kreditbedürfnis genötigt sind, sich jedem noch so schweren Preisdruck zu unterwerfen. Verschiedene Versuche der Trampreeder, durch gemeinsames Vorgehen eine Besserung der Frachtverhältnisse herbeizuführen, haben zu keinem wesentlichen Ergebnis geführt.

Die Segelschiffahrt weist fortgesetzten Rückgang auf, der besonders durch die zum wesentlichen Teil auf sozialpolitischen Ursachen beruhende Erhöhung ihrer Betriebskosten beschleunigt wird. Hier ist auch die starke Subventionierung der französischen Segelschiffahrt von schlimmem Einfluß, weil diese geradezu in der Lage ist, Frachtraten unter den Selbstkosten anzunehmen.

Das Ergebnis der Reichsfinanzreform findet nicht die Billigung des Berichterstatters, er erhofft von der Begründung des Hansabundes ein geschlossenes Vorgehen von Handel, Gewerbe und Industrie und dadurch eine größere Unterstützung ihrer Interessen im Wege der Gesetzgebung.

Im weiteren beklagt der Bericht wie immer die Höhe und die Organisation der deutschen Konsulatsgebühren, die eine prinzipielle Neugestaltung dringend erfordern, auch weist er nach, daß die Handhabung der Geschäfte durch die Konsulate in ihrer Eigenschaft als Seemannsämter nicht immer mit den Anforderungen der seemännischen Praxis in Einklang zu bringen ist. In bezug auf die gleichfalls öfters gerügte Frage der Surf-days in Chile wird das Eingreifen der amtlichen Vertretung des Deutschen Reiches und damit eine namentlich für die Segelschiffahrt bedeutsame Besserung der Verhältnisse dankbar anerkannt. Die sehr eingehenden Erörterungen über die einheitliche Regelung seerechtlicher Fragen sind für diesen Überblick nicht von Interesse, dagegen sei des Fortschritts in der gegenseitigen Anerkennung der Freibordvorschriften gedacht, die in nächster Zeit eine endgültige Verständigung zwischen den beteiligten Staaten erhoffen läßt.

Übergehend auf die technischen Einrichtungen gedenkt der Bericht der Erfolge der drahtlosen Telegraphie bei den Unglücksfällen der Dampfer „Republic“ und „Slavonia“ und erörtert die Frage der allgemeinen Einführung dieser Sicherheitsmaßnahmen im Wege generellen gesetzlichen Zwanges. Nicht ohne Bedeutung ist hierbei der Kostenpunkt, doch nimmt der Berichterstatter an, daß die großen Reedereien sich mit dieser neuen Belastung abzufinden wissen werden. Gute Ergebnisse hat die Verwendung der drahtlosen Telegraphie an Bord im Dienste der Wetterkunde gezeitigt.

An speziellen Fragen erörtert der Bericht die Notwendigkeit einer besseren Organisation des Schiffsmeldedienstes in Cuxhaven, ferner des Lotsenwesens auf der Elbe und im Hamburger Hafen, die im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt ebenfalls in mancher Beziehung der Besserung bedürftig sind, und endlich die Unzulänglichkeit der Hafenanlagen, die durch den Köhlbrand-Vertrag eine den Weltverkehrsinteressen Hamburgs entsprechende Erweiterung erfahren sollen.

Die nunmehr in Form eines Gesetzentwurfes bekannt gegebenen Tendenzen zur Einführung von Schiffahrtsabgaben auf freien Strömen werden als gefahr-

drohend für die Interessen der Reederei bezeichnet; auch hier wird wie bezüglich der sozialpolitischen Aufwendungen auf die zu erwartenden Gegenmaßregeln des Auslandes hingewiesen. Nicht einverstanden ist der Bericht mit der Anforderung des ärztlichen Verbandes in der Schiffsarztfrage, ebensowenig mit gewissen Erweiterungen in der Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen, während er bezüglich der Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten unter den Seeleuten den Bestrebungen des nautischen Vereins — Minderung der wirtschaftlichen Belastung durch die Krankenfürsorge — zustimmt..

Die Frage der Desertionen gibt Anlaß zur eingehenden Erörterung der Ursachen ihrer Vermehrung und zu dem Wunsche, daß die beteiligten Behörden mit den Reedereien bei ihren Bestrebungen zur Beseitigung dieses Übels und seiner Folgezustände tunlichst Hand in Hand arbeiten möchten.

Wesentlichen Bedenken begegnet das Übergreifen der Vorschriften der Gewerbeordnung auf die Arbeitszeit in den Kontoren. Hier liege eine Reglementierung vor, der sich die Anforderungen des Verkehrs mit seinen Schwankungen nicht würden anpassen können. Die Reederei habe die Arbeitszeit in den Kontoren von freien Stücken erheblich verkürzt, es sei aber ganz unmöglich, sie in einen unverrückbaren Rahmen einzuspannen, und es müsse dem Ermessen des einzelnen ebenso wie im ganzen kaufmännischen Geschäft die größte Bewegungsfreiheit gelassen werden.

Der Bericht des Vereins Hamburger Reeder stellt uns alljährlich vor eine Reihe von Fragen, in denen wir ein vollkommen sachverständiges Urteil uns nicht beimessen können; in sehr vielen Beziehungen wäre es erwünscht, auch das Urteil der anderen Parteien kennen zu lernen nach dem Grundsatz: „Man soll sie billig hören beede". In einer Hinsicht aber wirkt der Bericht jedenfalls überzeugend: Die Reederei steht zwar mit ihren Füßen auf deutschem Boden, Kopf und Hände aber arbeiten mit dem Ausland, sind genötigt, auf ausländische Anforderungen Rücksicht zu nehmen, und übersehen jedenfalls besser als die nur in der Heimat fußenden Interessenten und Amtsstellen, welcher Einfluß diesen Anforderungen beizumessen ist und inwieweit diese bereit sein würden, den Vorschriften Deutschlands sich anzupassen. Insofern enthält der Bericht auch diesmal wie in früheren Jahren eine Reihe schwerwiegender Mahnungen, mit denen man sich, wenn nicht das große Ganze leiden soll, nicht dadurch wird abfinden dürfen, daß man sie als einseitige Beschwerden um das eigene Wohl besorgter Parteilichkeit von der Hand weist.

Die Fortschritte des deutschen Schiffbaus, unter besonderer Berücksichtigung der Flotte des Norddeutschen Lloyd. — Berlin 1909. Hobbing & Co., G. m. b. H. Lloyd-Zeitung.

Die Schiffbau-Ausstellung des Jahres 1908 in Berlin hat bisher unseres Wissens ein literarisches Ergebnis gezeitigt, die von Prof. Flamm veranstaltete Darstellung, der wir im Jahrgang 1908, S. 1212, eine Besprechung widmeten. Die besondere Absicht des obigen Buches ist durch den Titel gekennzeichnet. Es würdigt die in der Ausstellung gezeigten Leistungen unter besonderer Bezugnahme auf alles das, was der Lloyd für die Eigenschaften seiner Schiffe, ihre Maschinen, ihre innere wirtschaftliche und künstlerische Ausstattung, ihre Sicherheitseinrichtungen sowie bezüglich ihrer Navigation geschaffen hat. Das ganze Werk ist trotz des zutage tretenden geschäftlichen Interesses eine für den Laien und auch für den Fachmann gleich dankenswerte Bereicherung unserer Marineliteratur und zugleich ein würdiges Denkmal für die Schiffbau-Ausstellung, die dem Publikum der Reichshauptstadt so reiche Belehrung geboten hat.

Neun Jahre in marokkanischen Diensten. Von Kapitän Leonhard Karow. — Berlin 1909. Wilhelm Weicher. — 5 Mark, gebunden 6 Mark.

Mit seiner Schiffsmannschaft, ihrem guten Willen und ihren bescheidenen Ansprüchen an das Leben durchaus einverstanden, ist der deutsche Kapitän Karow, Kommandant

des einzigen marokkanischen Kriegschiffs um so weniger erbaut von den Machthabern und sonstigen Sendboten der Regierung, die sich bei ihm einschifften und mit ein paar an Bord befestigten Feldgeschützen billige Heldentaten verübten, und gleicherweise nicht immer von den Aufträgen, die er zu erledigen hatte und die er, als es sich um den Transport abgehauener Köpfe handelte, mit energischem Nachdruck zurückwies. Es gewährt ein ganz eigenartiges Interesse, alle diese Vorgänge — darunter z. B. auch den Besuch Seiner Majestät des Kaisers in Tanger im März 1905 — gewissermaßen von der Gegenseite zu betrachten und insbesondere Frankreichs Anspruch und das Vorgehen der Franzosen aus diesem Gesichtswinkel kennen zu lernen. Das trotz allem anspruchslose Werk darf als außerordentlich lesenswert bezeichnet werden.

Monographien zur Weltgeschichte. Nr. 15: **Friedrich der Große.** Von Prof. Dr. Wilhelm Wiegand. Zweite, durchgesehene und verbesserte Auflage. — Bielefeld und Leipzig. Velhagen & Klasing. — 4 Mark.

Daß der Wunsch, Friedrich den Großen näher kennen zu lernen, noch heute ein weit verbreiteter ist, scheint aus der volkstümlichen Ausgabe des Thomas Carlyle, aus einer entsprechenden Veröffentlichung der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" („Marine-Rundschau", 1909, Seite 503) und endlich aus der Neuausgabe der Wiegandschen Arbeit hervorzugehen, die mit ihrem Bilderschmuck uns den Heldenkönig ganz besonders lebendig veranschaulicht und näher bringt. Bei Durchsicht des Buches fällt zunächst auf, daß bei der illustrativen Ausstattung die Menzelschen Zeichnungen so spärlich verwendet sind. Man wird indessen dem Verlage Recht geben müssen, wenn er statt dessen mit zeitgenössischen Beigaben, insbesondere bei den Schlachtenbildern und Porträts, um so freigebiger war, weil es, wie überall bei den Velhagen & Klasingschen „Monographien", darauf ankam, den Helden inmitten seines Lebens- und Anschauungskreises und noch nicht in der Verherrlichung durch Menzels Stift zu zeigen. Der neu aufgelegte Band bildet einen höchst würdigen Bestandteil der schönen Bibliothek des Kunstverlages.

Otto Liman: **Almanach der Militär-Literatur.** Erster Jahrgang, 1909. — Leipzig, Friedrich Engelmann. — 7 Mark.

Der zum ersten Male erschienene Almanach füllt eine Lücke aus: Ein Überblick über die Militär- und Marineliteratur, wie er hier geschaffen ist, war bisher noch nicht vorhanden. Das Buch zerfällt in drei Teile. Der erste bringt die biographischen Notizen sämtlicher zur Zeit lebenden und im letzten Jahr verstorbenen Schriftsteller, die auf dem Gebiete der Militärliteratur tätig sind, und zwar offenbar auf Grund eigener Angaben der Beteiligten, denn die Notizen bieten zum Teil in außerordentlicher Ausführlichkeit auch Hinweise auf Arbeiten in Tagesblättern und Zeitschriften, die wohl nicht alle dauerndes Interesse haben. Der zweite Teil umfaßt das gesamte Gebiet der Militärliteratur, und hier sind mit Recht an die Bücher der vorgenannten Schriftsteller auch die Einzelschriften, Abhandlungen und Aufsätze angegliedert. Der dritte Teil endlich bietet eine Übersicht über die militärischen Zeitschriften des In- und Auslandes. Zu bemerken ist zur Vermeidung von Mißverständnissen, daß nur die deutsche Literatur Berücksichtigung gefunden hat. Die Praxis wird lehren, ob das Buch dem vorliegenden Bedürfnis genügt und ob ein solches in dem Umfange vorhanden ist, wie Bearbeiter und Verleger voraussetzen. Wir möchten das Werk für eine sehr wünschenswerte Ergänzung der Militärliteratur halten und wünschen ihm besten Erfolg.

Weltstaat und Friedensproblem. Von Karl v. Stengel. — Verlag von Reichl & Co. in Berlin W. 9. — Preis 3 Mark, gebunden 4 Mark.

Noch kein Zeitalter sah alle Kulturvölker der Erde derart in Waffen starren wie das unsere, das doch zu gleicher Zeit mit Abrüstungsvorschlägen die Spalten der Blätter

füllt und die Abgesandten derselben Völker schon zweimal zusammenrief, um darüber zu beraten, wie durch völkerrechtliche Schiedssprüche der Krieg aus der Welt geschafft werden könne. Und seltsam genug, während jene Konferenzen nichts weiter zuwege brachten, als gewisse Beziehungen des Krieges zu reglementieren, hat einer der Delegierten dieser Versammlungen das obige Buch geschrieben, das den Nachweis führt, wie die Kriege naturnotwendig mit der menschlichen Veranlagung zusammenhängen und wie sie trotz aller Schrecknisse mehr als irgend ein Friedenswerk die Völker auf dem Wege der Kultur vorwärts brachten, Beziehungen anknüpften, lange schwebende Fragen lösten und so Erfolge schufen, die dem friedlichen Bürger allezeit unerreichbar erschienen wären. Daß dieses Buch gerade jetzt erscheint, wo weite Volksschichten meinen, mit Protesten gegen Marinismus und Militarismus den Krieg verhindern zu können, ist sicher kein Zufall. Es ist, um mit Mahan zu reden, ein Beweis für die allgemeine Auffassung der Völker, daß einmal jetzt noch erhebliche politische Fragen die ganze Welt umspannen und daß nichts so große Gewähr für ihre sachgemäße Lösung bietet, als die gerüstete Kriegsbereitschaft. Zur Klärung des Urteils in dieser Richtung ist das Buch von Karl v. Stengel hervorragend geeignet.

Reichs-Marine-Amt: **Segelhandbuch für die Westküste Frankreichs.** Dritte Auflage. Mit 106 Küstenansichten. — Berlin 1909. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Gebunden 3 Mark.

Diese Neuauflage berücksichtigt außer den einschlägigen neuesten französischen und englischen Segelhandbüchern und Karten die Fragebogen der Deutschen Seewarte. Die Vermehrung der Küstenansichten nach französischen Quellen ist willkommen. M.

Reichs-Marine-Amt: **Segelhandbuch für die Nordsee.** Erster Teil, zweites Heft: **Das Skagerrak.** Vierte Auflage. Mit 29 in den Text gedruckten Holzschnitten. — Berlin 1909. In Vertrieb bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — Gebunden 3 Mark.

Auch dieser Neuauflage liegen die neuesten schwedischen, norwegischen und dänischen Veröffentlichungen zugrunde, während die Küstenansichten nach Aufnahmen deutscher Kriegschiffe ausgeführt sind. M.

Die Disziplinarstrafordnung für das Heer vom 31. Oktober 1872. Erläutert von Heinrich Dietz, Kriegsgerichtsrat bei der 28. Division. — Mannheim und Leipzig. Druck und Verlag von J. Bensheimer. — Gebunden 6 Mark.

In gediegener, handlicher Ausstattung, übersichtlicher Anordnung und knapper, leichtverständlicher Sprache erscheint hier ein Führer durch die Disziplinarstrafordnung für das Heer, der bald ein unentbehrlicher Ratgeber für jeden Armeeoffizier werden wird, der mit der Ausübung der Disziplinarstrafgewalt zu tun hat. Das Buch nimmt auch zu streitigen Fragen eingehend Stellung, so daß es auch für den Militärjuristen zu einem wertvollen Hilfsmittel auf dem Gebiete dieser oft recht schwierigen Materie wird. Auf die Disziplinarstrafordnung für die Kaiserliche Marine ist überall verwiesen, und bei ihrem engen, sachlichen Zusammenhang mit der Disziplinarstrafordnung für das Heer wird das Buch von Dietz endlich auch für den Seeoffizier eine erwünschte Ergänzung des Kommentars von Fielitz bilden und ihm manche Anregung und Belehrung bieten.

Dr. Richard Hennig: **Bahnen des Weltverkehrs.** Aus der Sammlung „Wissen und Können". — Leipzig. Johann Ambrosius Barth. — Gebunden 6 Mark.

Auf Grund langjährigen Studiums hat der unseren Lesern als Mitarbeiter der „Marine-Rundschau" wohlbekannte Verfasser in dem mit 23 Kartenskizzen ausgestatteten Bande eine Fülle von Material zusammengetragen, das uns die großen Bahnlinien, die teils bereits jetzt die Länder durchqueren und teils zur Vervollständigung des Netzes noch beitragen sollen, in ihrer wirtschaftlichen und technischen Bedeutung vor Augen führt.

Europa läßt der Verfasser als gewissermaßen fertiges Land außer Betracht, dagegen führt er uns, abgesehen von Amerika, insbesondere in Asien, in Afrika und Australien in zum Teil dem allgemeinen Interesse sehr fern liegende und kaum beachtete Gebiete. Ein Schlußkapitel ist den Bahnlinien gewidmet, die gewissermaßen ihr Element verlassend auf Brücken und Dämmen, auf Dampffähren und unter dem Meeresspiegel Inseln und Festland verbinden. Viele Projekte von außerordentlicher Kühnheit und weittragender Bedeutung werden uns so bekannt gemacht, und es ist kaum eines darunter, dessen Ausführung ganz außerhalb des Bereiches der Wahrscheinlichkeit liegen sollte. Das ganze Werk ist als Bereicherung unseres allgemeinen Wissens hochwillkommen, es wird sich auch als Nachschlagewerk in Einzelfragen sehr geeignet erweisen.

Schiffsmaschinen-Reparaturen. Von Gustav Reiniger. — Pola 1909. Druck und Kommissionsverlag von Jos. Krmpotić.

Ein Werk, welches die Praktiker des Konstruktionbureaus, der Werkstatt und des Maschinenraums interessieren wird. Der Verfasser beschreibt, gestützt auf eine reichhaltige Skizzensammlung, eine Anzahl ausgeführter oder projektierter Vorrichtungen zum Abdrehen unrunder Zapfen und Wellen, zum Ausbohren von Zylindern u. dergl. sowie Thermitschweißungen havarierter Schiffs- und Maschinenteile. Einige Details, wie z. B. die konstruktive Vereinigung der Rohrplatte eines Kondensators mit dem Flansch für die Befestigung des Kondensatormantels, werden allerdings in der deutschen Marine kaum zu finden sein. Auch erfordert die Ausführung der in dem Werke niedergelegten Gedanken meist einen erheblichen Aufwand an Zeit und Geschicklichkeit. Trotzdem dürfte das Buch von Nutzen sein, denn es regt zum Nachdenken an, stärkt das praktische Gefühl und fördert die — auch in wirtschaftlicher Beziehung wichtige — Unabhängigkeit des Maschinenbetriebes von der Werkstatt. Kt.

Neuere Fortschritte auf dem Gebiete der Wärmekraftmaschinen. Von R. Vater. — 86. Band der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt“. — B. G. Teubner. Leipzig 1909. — Gebunden 1,25 Mark.

Das Buch stellt eine Erweiterung der in derselben Sammlung und von demselben Verfasser bereits erschienenen Veröffentlichungen „Dampf und Dampfmaschine“ und „Wärmekraftmaschinen“ dar. Der Verfasser gibt in gemeinverständlicher Form eine Übersicht über die Sauggasmotoren, Großgasmaschinen und Dampfturbinen. In Verbindung mit den genannten früheren Veröffentlichungen eignet sich das Werk auch für die Mannschaftsbibliotheken, sofern diese auch der Fortbildung des Personals und der Förderung ihres Fortkommens im späteren Leben dienen sollen. Kt.

Fliegende Menschen. Das Ringen um die Beherrschung der Luft mittels Flugmaschinen, leicht faßlich dargestellt von Hermann W. L. Moedebeck, Oberstleutnant z. D. Mit 67 Abbildungen im Text und 13 Abbildungen auf 8 Tafeln. — Verlag von Otto Salle, Berlin W. 57. — 3 Mark.

Der als Begründer und Herausgeber der „Illustrierten Aeronautischen Mitteilungen“ und Schriftleiter der „Luftflotte“ bekannte Oberstleutnant z. D. Moedebeck, der uns bereits vor drei Jahren in seinem Werk „Die Luftschiffahrt, ihre Vergangenheit und Zukunft“ mit ihrer Geschichte von den ersten Anfängen bis zur Jetztzeit bekannt machte (vgl. Juniheft 1906 der „Marine-Rundschau“, Seite 769), gibt uns im vorliegenden Buch in gemeinverständlicher Darstellung Aufschluß über die in letzter Zeit immer mehr in den Vordergrund des Interesses tretende Beherrschung der Luft durch die Flugmaschine. Von den uralten Bemühungen der Menschheit, das Fliegen zu erlernen, bis zu den heutigen großen Erfolgen der Flugtechniker, wie Gebrüder Wright u. a., werden dem Laien alle Fragen über die Entwicklung der Flugzeuge, die augenblicklich aussichtsvollsten Typen, deren hauptsächlichste Konstruktionsunterschiede usw. in leicht verständlicher Form beant-

wortet. Die zahlreichen schönen Abbildungen unterstützen wirkungsvoll die Ausführungen des Verfassers. Wer die täglichen neuen Errungenschaften auf dem interessanten Gebiete der Fliegekunst mit Verständnis verfolgen will, wird in dem Buch „Fliegende Menschen“ alles finden, was er zur Belehrung über die Anfänge und den allmählichen Fortschritt dieser Kunst braucht. Frk.

Dr. E. Vogels Taschenbuch der Photographie. Ein Leitfaden für Anfänger und Fortgeschrittene. Bearbeitet von Paul Hanneke. — Verlag von Gustav Schmidt in Berlin (vormals Robert Oppenheim). 21. und 22. Auflage, 75. bis 82. Tausend.

Der überaus regsame Verlag von Gustav Schmidt bringt auch in der diesjährigen Neuauflage von Dr. Vogels „Taschenbuch der Photographie“ sämtliche Neuerungen in Apparaten und Arbeitsmethoden, ebenso mannigfache Ergänzungen bei Apparaten, beim Kopierverfahren und bei der Farbenphotographie unter Vermehrung der Illustrationen. Für die Güte des Buches sprechen die zahlreichen Auflagen. Frk.

Künstlerische Landschaftsphotographie in Studium und Praxis. Von A. Horsley Hinton. 4. Auflage, mit 16 erläuternden Tafeln. — Berlin, Verlag von Gustav Schmidt. — Broschiert 4 Mark, gebunden 5 Mark.

Wie des öfteren betont, halten wir uns verpflichtet, an den guten Erscheinungen der photographischen Literatur nicht vorüberzugehen, sondern die Amateurphotographen der Marine auf diese Sachen hinzuweisen. Hierzu rechnen wir ganz besonders das oben bezeichnete Buch, dessen frühere Auflagen uns, unseres Erinnerns, nicht vorgelegen haben. Wir wurden bei seiner Lektüre lebhaft an Friedrich Ratzel: „Über Naturschilderung“ — „Marine-Rundschau“, 1907, S. 268 — erinnert.

Von der Vortragssammlung des **Instituts für Meereskunde** liegt der dritte Jahrgang bis auf Heft 7 und das Schlußheft jetzt vollständig vor. Von den neuesten Heften nennen wir:

Das Eis des Meeres. Von Dr. Ludwig Mecking, Göttingen.
Eine Ozeanfahrt, III.: Der innere Dienst an Bord. Von Dr. Zahn.
Die deutsche Hochseefischerei. Von H. Lübbert, Hamburg.
Die Entwicklung der Schiffsmaschine. Von Prof. Krainer, Berlin.

Deutsch-Südafrika im 25. Jahre deutscher Schutzherrschaft. Von Dr. Wilhelm Külz. — Verlag von Wilhelm Süsserott, Berlin W. 30. — Broschiert 6 Mark, gebunden 7 Mark.

Nachdem die ersten Berichterstattungen und demnächst die Kriegsliteratur über Südwestafrika ihr Ende gefunden, wird uns hier in einem 371 Seiten starken Bande von stattlichem Format ein Überblick gegeben über alles, was in den 25 Jahren seit der ersten Flaggenhissung geschehen ist, um Südwestafrika zu erschließen und uns zu eigen zu machen. Daß der Bericht dabei von vielen falschen Maßnahmen und fehlgeschlagenen Hoffnungen zu berichten hat, ist keine Besonderheit deutscher Kolonialpolitik, wenngleich mehr Einsicht in die realen Verhältnisse, weniger Optimismus hier und weniger Pessimismus dort uns manchen Fehlgriff hätten ersparen können. Der mit dem Lande wohl vertraute Verfasser gibt einen eingehenden Überblick über die in Betracht kommenden Örtlichkeiten, über das Wirtschaftsleben in seinen verschiedenen Beziehungen, über die Formen der Verwaltung und Rechtsprechung, über Kultur und Geistesleben und über das Werden und Wirken der Schutztruppe vor dem letzten großen Kriege, während desselben und nachher, wo die im Lande verbliebenen Leute der Schutztruppe einesteils eine freiwillige Landwehr und anderenteils wertvolles Material für die Besiedlung und Wiederherrichtung des verwüsteten Landes boten. In dem fast allzu umfangreichen und schwer zu überblickenden literarischen Material über unsere Schutzgebiete und speziell über Südwestafrika

bietet die Arbeit des Dr. Külz einen wohltuenden Ruhepunkt. Wer sich objektiv unterrichten will, wird hier wohl auf alle vernünftigerweise zu stellenden Fragen Antwort finden. Als ein Vorzug erscheint es, daß dem Buche keine Bilder beigegeben sind.

Die wirtschaftsgeographischen und politischen Verhältnisse des Caprivi-Zipfels. Von Franz Seiner. (Reich illustriert.) — Berlin, Verlag von Wilhelm Süsserott. — 0,80 Mark.

In seinem Buche über Südwestafrika führt Dr. Külz an, daß der sogenannte Caprivi-Zipfel, der nordöstlichste Teil des deutschen Schutzgebietes, in seinen Einzelheiten bisher unbekannt geblieben sei. Diesem Mangel hilft in zeitlichem Zusammentreffen mit dem Külzschen Buche die Abhandlung von Seiner ab, der indessen den Wert dieses gewissermaßen dornartig sich vorstreckenden Landstriches weniger auf der wirtschaftlichen als auf der politischen Seite findet, indem er das Mittelglied für die Eisenbahnverbindungen und sonstigen Beziehungen zwischen dem Norden und Transvaal bilden würde. Seiner rät zu einer von jedem Optimismus freien kritischen Prüfung, damit nicht die an sich schwierige Behauptung des exponierten Gebietes durch falsche Maßnahmen erschwert werde.

Lehnerts Handbuch für den Truppenführer. Neu bearbeitet von Major Immanuel. 29. Auflage. — Berlin 1909, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1,50 Mark.

Das Buch bietet für alle Übungsritte, Kriegsspiele, taktischen Aufgaben u. dgl. eine recht gute Unterstützung. Es enthält, übersichtlich zusammengestellt, das gesamte hierfür erforderliche Rüstzeug.

v. Trothas Ausbildung unserer Unterführer für den Kriegsbedarf. Neu bearbeitet von Major Mohr. 2. Teil: Die Ausbildung des Unterführerpersonals im Felddienst. 3. Auflage. — Berlin 1909, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1,75 Mark.

Die Ausarbeitung soll hauptsächlich dem Offizier als Lehrer eine Handhabe für die praktische Ausbildung der Unterführer im Felddienst (Vorposten, Patrouillen, Nah- und Gefechtsaufklärung usw.) geben. An der Hand praktischer Beispiele auf der Karte geschieht dies in mustergültiger Weise.

Das Gefecht. Zusammenstellung der Vorschriften über das Gefecht aus den Exerzier-Reglements aller Waffen, der Felddienstordnung und Feldbefestigungs-Vorschrift. — Berlin 1909, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Die vom Oberstleutnant v. Estorff herausgegebene Zusammenstellung hält sich mit Recht an den Wortlaut der Reglements und faßt die betreffenden Bestimmungen in einem kleinen Buch in der bekannten Form eines Exerzier-Reglements zusammen. Für taktische Arbeiten, Kriegsspiele u. dgl. sowie für den Gebrauch auf Kriegsschulen und auf der Kriegsakademie ist das kleine, handliche Buch sehr geeignet.

Briefe Napoleons des Ersten. Auswahl aus der gesamten Korrespondenz des Kaisers. Herausgegeben von Kircheisen. 1. Band. — Stuttgart 1909, Robert Lutz. — Preis 5,50 Mark.

Der als Verfasser der Bibliographie des napoleonischen Zeitalters bekannte Schriftsteller will in 3 Bänden eine Auswahl aus der gesamten Korrespondenz Napoleons geben. Bekanntlich ist die offizielle Ausgabe der Correspondance de Napoléon Ier keineswegs vollständig. Der Verfasser greift daher mit Recht auch auf die übrigen bekannt gewordenen Sammlungen von Briefen, insbesondere auf die Ergänzungen von Lecestre und Brotonne zurück. Neues bringt somit die Sammlung nicht. Die schwierige Auf-

gabe, aus der unendlichen Fülle die richtige Auswahl zu treffen, hat der Verfasser gut gelöst; auch die Übersetzung ist wohl gelungen. Zahlreiche Anmerkungen unterstützen das Verständnis. Der Forscher wird natürlich stets auf die Originalsammlungen zurückgreifen. Wer sich aber einen Überblick über die erstaunliche Geistesarbeit des ungewöhnlichen Mannes verschaffen will, wird an dem vortrefflichen Buch einen hohen Genuß finden. Der 1. Band reicht bis 1801. Zwei weitere Bände sollen folgen.

Feldzugerinnerungen aus dem Kriegsjahre 1809. Bearbeitet von Friedrich M. Kircheisen-Genf. (Bibliothek wertvoller Memoiren, herausgegeben von Dr. Ernst Schultze, Band 10.) 387 Seiten. — Im Gutenberg-Verlag, Hamburg-Großborstel. — Preis geheftet 6 Mark, gebd. 7 Mark.

In einer Tageszeitung fanden wir kürzlich die sehr eingehende Besprechung eines auch von uns erwähnten Bandes der obigen Memoiren-Bibliothek, aus der wir ersehen mußten, daß ein Fachgelehrter an diesem Sammelwerk, seiner Methode und seinem Material auch dies und jenes auszusetzen haben konnte. Wir registrieren dies, um unserseits zu bemerken, daß die Freude des von solcher Sachkenntnis nicht beschwerten Lesers an der durch die Feldzugserinnerungen von 1809 bereicherten Sammlung durch diese Kritik nicht beeinträchtigt werden kann. Die Memoiren führen uns äußerst anschaulich mitten in die großen Ereignisse, mit dem Erzähler irren wir und sehen die Dinge aus seinem engen persönlichen Kreise, aber gerade dadurch erleben wir sie in vollster Unmittelbarkeit noch einmal mit, und der Leserkreis, an den das Memoirenwerk sich wendet, wird von der ihm gebotenen Lektüre einen wirklichen Genuß und eine Erweiterung seines Gesichtswinkels gewinnen, den ihm ein fachwissenschaftliches Geschichtswerk in dieser Art schwerlich bieten kann. Der vorliegende Band verdient ganz besonders hervorgehoben und der Beachtung des Leserkreises anempfohlen zu werden.

Weitere Bände des Memoirenwerkes behandeln: Erinnerungen.

1. **Erinnerungen aus dem indischen Aufstande 1857.** Von Lady Inglis und Sergeant Forbes Mittchell, bearbeitet von Elisabeth Braunholtz, Cambridge. — Preis 6 Mark, gebunden 7 Mark.

Die Ereignisse der letzten Zeit haben die Erinnerung daran wachgerufen, daß die englische Herrschaft in Indien vor einem halben Jahrhundert am Rande des Abgrundes stand. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel brach damals ein Aufstand aus, der einem großen Teil der in Indien lebenden Engländer das Leben kostete.

Der erste Teil der vorliegenden Memoiren rührt von der Gattin des englischen Kommandanten der Stadt Lucknow, Lady Inglis, her, die sich mit vielen anderen Frauen und Kindern in Lucknow während der mehrere Monate dauernden Belagerung befand. Der zweite Teil ist von dem Sergeanten der Entsatzarmee, Forbes Mittchell, geschrieben.

Die Schilderung der Erlebnisse während des Aufstandes und der Belagerung erhalten die Spannung des Lesers bis zum Schluß des Buches.

2. **Die Memoiren Garibaldis.** Übersetzt und bearbeitet von Professor Dr. Walter Friedensburg. — Preis 6 Mark, gebunden 7 Mark.

Die Entwicklung, die zu dem Ergebnis der Einigung Italiens hingeführt hat, ist eines der anziehendsten Schauspiele der neueren Weltgeschichte. Von den großen Männern, die seinerzeit die Einigkeit Italiens herbeigeführt haben, ist Giuseppe Garibaldi unstreitig einer der bedeutendsten.

In den vorliegenden Memoiren sind diese Ereignisse von Garibaldi in einfacher, aber doch spannender Weise wiedergegeben, ebenso wird darin seine Teilnahme an dem Feldzuge 1870/71 gegen Deutschland geschildert.

Mit steigendem Interesse verfolgt man diese Schilderungen bis zum Schlusse.

H.

Der Tiroler Aufstand 1809. Erinnerungen des Priesters Daney. Bearbeitet von Josef Steiner, Innsbruck. — 6 Mark, gebunden 7 Mark.

Die Erinnerungen des Priesters Daney führen uns mitten hinein in den Aufstand der Tiroler gegen die französische Fremdherrschaft, der dadurch in eigenartiger Beleuchtung erscheint, daß er nicht so sehr gegen die Franzosen als gegen die nach Anschauungen und Abstammung den Tirolern so nahe verwandten Bayern ausgefochten wurde. Der Priester Daney war zunächst der intimste Berater des Sandwirts von Passeyer und konnte sich später nur mit Mühe gegen den Vorwurf rechtfertigen, daß er es gewesen, der ihn an die Feinde verraten und an die Schergen von Mantua ausgeliefert hätte. Wie alle diese Erinnerungen geben sie von den Ereignissen ein von der späteren historischen Darstellung sehr abweichendes Bild. Der Zeitgenosse sieht in seinem Kreise die Gräuel des Krieges und vermag dabei die größeren Gesichtspunkte, den Erfolg und die Verwicklungen, die zur Katastrophe führen, nicht zu erkennen. Gleichwohl geben uns Daneys Aufzeichnungen ein überaus lebendiges, farbiges Bild von dem wilden Kampfesmut der Bauern und der todesverachtenden Tapferkeit der Bayern, die, dem Befehl des französischen Marschalls gehorchend, alles daran setzten, den Aufruhr niederzuwerfen. Diese Erinnerungen verdienten, durch die Bearbeitung des Herausgebers in das rechte Licht gerückt, durchaus, der von uns durch alle ihre Neuerscheinungen verfolgten „Bibliothek wertvoller Memoiren" einverleibt zu werden.

Marinehumoresken. Text und Illustrationen von Hermann Gercke, Korvettenkapitän a. D. — Deutsches Verlagshaus Bong & Co., Berlin-Leipzig. — Preis 2 Mark.

In den Messen unserer Schiffe, im besonderen da, wo ältere Offiziere gelegentlich einmal alte, liebe Erinnerungen aus der Jugendzeit auffrischen, wird manche hübsche Geschichte aus den Kinderjahren unserer Marine kolportiert. Wenn einer, dem der liebe Gott das erforderliche Erzählertalent gegeben hat, anfängt, ein oder mehrere Garns zu spinnen, da hört die junge Generation gern zu und wundert sich manchmal, wie es möglich ist, daß so etwas früher passieren konnte. Die Zeiten sind andere geworden. Die Romantik hat nur einen bescheidenen Platz bei uns behalten, des Dienstes gleichgestellte Uhr läßt heutzutage wenig Zeit zum Geschichtenerleben, und die Zahl derjenigen, die aus der Kinderzeit der Marine eigene Erlebnisse erzählen können, wird immer kleiner.

Dem will das obige Buch Gerckes abhelfen. Es will das seine dazu beitragen, daß diese von Mund zu Ohr weitergetragenen lustigen Erlebnisse nicht im Einerlei des Alltagslebens verschwinden. Es will uns die Erinnerung an alte Orginale wachhalten, die Seeleute aus längst vergangener Zeit jungem Nachwuchs näher bringen und vielleicht auch einmal etwas sarkastisch werden und zeigen, daß man früher manchmal nicht so ganz klar wußte, wozu die Flotte eigentlich da war. Es will erreichen, daß der Humor sein Recht behält, und daß ein gesundes Lachen nicht ausstirbt im frohen Kameradenkreise. Man ist des trockenen Tones manchmal satt und will gern einmal etwas anderes lesen, zumal wenn es sich um Geschichten handelt, die der Erzähler zum Teil selbst erlebt hat. In diesem Sinne wird das Buch in der Marine und im Kreise derer, die ihr früher angehört haben, dankbare Leser finden. Die bescheidenen kleinen Derbheiten, die hier und da eingeflochten sind, werden niemand stören. Die wenigen noch lebenden Angehörigen der Marine, die vielleicht passiv oder aktiv an den Humoresken beteiligt sind, werden lächeln, wenn sie sich darin gezeichnet finden. Das Buch wird viele lachen machen, und das ist ein gutes Werk, wenn es das tut.

Die kleinen Federzeichnungen schmücken es, ohne auf künstlerischen Wert Anspruch zu erheben.

Hg.

Ein Sonderheft der Zeitschrift **„Schiffbau"** bringt aus der Feder des Diplom-Ingenieurs O. Lienau eine Schilderung des von der Weser-Werft erbauten neuen großen Fracht- und Passagierdampfers des Norddeutschen Lloyd **„Berlin"**.

Englische Debattierübungen (Outlines of Debates for oral composition). Ein Hilfsmittel für englische Konversationskurse. Von Professor P. Sefton-Delmer, Lehrer des Englischen an der Universität und Kriegsakademie. — Berlin, Weidmannsche Buchhandlung, 1909. — Preis 1,20 Mark.

Von der Erfahrung ausgehend, daß eine Konversationsstunde ohne vorher aufgestelltes Thema und ohne gründliche Vorbereitung einfach Zeitvergeudung darstelle, bietet der Verfasser nächst einer allgemeinen Anleitung für die Gestaltung des Unterrichts von seiten des Lehrers eine größere Anzahl von Thematen insbesondere politischen, sozialen und volkswirtschaftlichen Inhalts, indem er diese in ihre einzelnen Bestandteile zerlegt und die Schlagwörter hervorhebt, an welchen die mündliche Erörterung anknüpfen würde. Die Methode setzt zwar einerseits bereits gründliche Kenntnisse voraus, erscheint aber anderseits sehr geeignet, die mündliche Ausdrucksweise zu fördern und sie für die Beschäftigung mit derartigen Gegenständen geeignet zu machen. Das Büchlein dürfte auch für den Seeoffizier ein sehr brauchbares Hilfsmittel darstellen.

Vom militärischen Stil. Von v. Unger, Generalleutnant. 2. Auflage. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 1 Mark.

Der Verfasser hat bereits durch die erste Auflage der vorliegenden Schrift sehr viel Gutes gewirkt. Es ist dringend zu wünschen, daß die neue Auflage allgemeine Beachtung finde und dazu beitrage, auf eine Verfeinerung des deutschen Sprachgefühls hinzuwirken und auf die vielen Auswüchse und Schmarotzer sowie die vielen Nachlässigkeiten aufmerksam zu machen, die sich in unsere Schriftsprache eingedrängt haben. Das ist das Ziel, das sich der Verfasser gesteckt hat.

Taschenbuch für den Train- und Verpflegungsoffizier im Felde und im Manöver. Von Hummel, Leutnant. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 2,50 Mark.

Das vortreffliche kleine Taschenbuch gibt über die gesamte Tätigkeit der Trains und Bagagen sowohl im Felde wie im Manöver schnelle Auskunft. Für die Befehlsführung, die Verwendung, Bewegung usw. sind praktische Anhaltspunkte gegeben. Das Buch ist sehr zu empfehlen, auch bei Verwaltungs-, Generalstabsreisen, Kriegsspielen u. dgl.

Taschen-Rangliste der nicht zum Gardekorps gehörigen Militärbehörden und Institute der Garnison Berlin. Stand am 1. Juni 1909. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn. — 0,80 Mark.

Das kleine, praktische Handbuch wird jedem willkommen sein, der mit den Berliner Militärbehörden zu verkehren hat.

Rüstzeug für den Unterführer der Infanterie. Ein Taschenbuch für Zug- und Gruppenführer. Von Hauptmann Gründel. — Oldenburg 1909. G. Stalling. — 1 Mark.

Die kleine Schrift soll hauptsächlich als Hilfsmittel für den theoretischen Unterricht der Unterführer der Infanterie in der Gefechtsausbildung dienen und faßt den Stoff übersichtlich und in recht verständlicher Form zusammen. Sie ist sehr empfehlenswert.

Untersuchungen über die Bewegung der Langgeschosse. Von N. Sabudski, Kaiserl. russischer Generalleutnant und emer. Professor an der Michaelowski-Akademie und Mitglied des Artillerie-Komitees. Übersetzt von Ritter von Eberhardt, Oberleutnant a. D.

Der uns aus dem Werke „Die Wahrscheinlichkeitsrechnung, ihre Anwendung auf das Schießen und auf die Theorie des Einschießens“ aus dem Jahre 1906 rühmlichst bekannte Verfasser tritt hier mit einer neuen, sehr eingehenden und wissenschaftlich sehr bedeutenden Abhandlung an die Öffentlichkeit. Auf den Inhalt des Buches hier näher

einzugehen, ist wegen des sehr komplizierten Stoffes, der eine kurze Besprechung ausschließt, nicht möglich. Jedem, der sich über die Frage der Geschoßbewegung im Fluge eingehend orientieren will, sei die Lektüre des Werkes warm empfohlen.

Von den **„Heeren und Flotten aller Staaten der Erde"**, von F., Major a. D. — Verlag von Zuckschwerdt & Co., Berlin W. 30 —, liegt der Jahrgang 1909 vor (Preis 0,80 Mark). Das Heft gibt in alphabetischer Anordnung einen textlichen und tabellarischen Überblick über die in Betracht kommenden wichtigsten Daten und erscheint zum Nachschlagen und allgemeiner Information wohl geeignet.

Wiederholt nahmen wir Veranlassung, auf die Erscheinungen des Verlages von Otto Maier-Ravensburg aufmerksam zu machen, heute weisen wir auf die Herausgabe einer **Sammlung von Vorlagen zum Figurenzeichnen** hin (Köpfe, Arme, Hände, Füße und ganze Figuren; bearbeitet von C. Hoffmann; — Preis 3 Mark), die allen denen, die auf die Vervollkommnung ihres zeichnerischen Könnens Wert legen, von hohem Interesse sein werden.

Der Verlag Augustin Challamel-Paris legt uns eine Neuerscheinung vor: **„Mémento sur la Boussole Marine"**, par S. Ducrot, Capitaine de frégate de réserve. — Das Buch bezieht sich auf den in unserer Marine nicht eingeführten Thomson-Kompaß; wir müssen uns deshalb für etwaige Interessenten auf diesen Hinweis beschränken.

Einteilung und Dislokation der französischen Armee und Flotte, nebst Übersichten über die Kriegsformationen. Von v. Carlowitz-Maxen, Major z. D. Abgeschlossen 25. September 1909. Vierte Ausgabe. — Berlin 1909. Militärverlag von Zuckschwerdt & Co.

Einteilung und Dislokation der russischen Armee und Flotte, nebst Übersichten über die Kriegsformationen und Kriegsetats und einer Eisenbahnskizze. Nach russischen Quellen bearbeitet von v. Carlowitz-Maxen, Major z. D. Abgeschlossen 25. September 1909. 25. Ausgabe. — Berlin 1909. Militärverlag von Zuckschwerdt & Co.

Die beiden Hefte geben auf 67 bzw. 85 Seiten einen sehr klaren Überblick über die Organisation der französischen sowie der russischen Armee und Flotte. Sie sind infolge ihrer übersichtlichen Anordnung als Nachschlagebücher zu empfehlen. Bei der Gliederung der französischen Marine sind bereits die neuesten Organisationsänderungen berücksichtigt; indessen sind Einzelheiten der Neuordnung dem Verfasser anscheinend entgangen, so z. B. die anderweitige Regelung der Verwendung der Küstenpanzer (S. 58). — Der russische Landesverteidigungsrat (S. 5) ist vor kurzem aufgehoben; Kontreadmiral Wiren ist nicht Chef der Baltischen Flotte. — Diese geringen Ausstellungen vermögen jedoch den Wert der Hefte nicht zu beeinträchtigen.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Behrend, W.: Zwei Ostseestädte: Rostock und Wismar. — Leipzig 1909. Klinkhardt & Biermann. 4,00 Mark.

* Boris: Note au sujet des installations de ventilation à bord des navires. — Paris 1909. H. Dunod & E. Pinat. 2,70 Mark.

* Boulanger, J., et Ferrié, G.: La télégraphie sans fil et les ondes électriques. 7. Édition. — Paris et Nancy 1909. Berger-Levrault & Cie. 8,00 Mark.

Gatewood, J. D.: Naval hygiene. — London 1909. Rebman. 25 s.

Günther, Dr. R.: Allgemeine Geschichte der Handfeuerwaffen. — Leipzig 1909. J. A. Barth. 4,00 Mark.

* Hall, W.: Modern navigation. 2. Edition. — London 1909. W. B. Clive. 7 s 6 d.

* Hanotaux, G.: Geschichte des zeitgenössischen Frankreich, 1871 bis 1900. Dritter Band: Die parlamentarische Republik. — Berlin 1909. G. Grote. 9,00 Mark.

* Huth, Dr. F.: Luftfahrzeugbau. — Berlin 1909. M. Krayn. 7,50 Mark.

* Landsberg, Dr. A.: Die drahtlose Telegraphie im deutschen und internationalen Verkehrsrecht. — Marburg a. L. 1909. A. Ebel. 2,50 Mark.

Lauterer, Dr. J.: China, das Reich der Mitte, einst und jetzt. — Leipzig 1910. O. Spamer. 10,00 Mark.

* Meyer, Dr. A.: Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung. — Frankfurt a. M. 1909. Gebr. Knauer. 1,50 Mark.

Perry, Dr. J.: Die Dampfmaschine, einschließlich der Dampfturbine und Gas- und Ölmaschinen. — Leipzig und Berlin 1909. B. G. Teubner. 22,00 Mark.

Plehn, Dr. H.: Weltpolitik. Abriß der neuesten Weltgeschichte nach dem englisch-russischen Bündnis. — Berlin 1909. K. Curtius. 2,00 Mark.

* Sabatier, A.: Études sur les établissements militaires créés en Chine par les Étrangers. 1900—1907. — Paris et Nancy 1909. Berger-Levrault & Cie. 2,80 Mark.

v. Schwarz und Romanowski: Die Verteidigung von Port Arthur. Erster Band — Berlin 1910. K. Siegismund. 10,00 Mark.

Schwarzschild, Prof. Dr. K., und Birck, Dr. O.: Tafeln zur astronomischen Ortsbestimmung bei Nacht. — Göttingen 1909. Vandenhoeck & Ruprecht. 3,80 Mark.

Servaes, F.: Michael de Ruyters Witwerjahre. — Berlin 1909. E. Fleischel. 5,00 Mark.

* Situation des marines de guerre étrangères au 1 Janvier 1909. — Paris 1909. Imprimerie Nationale. 5,40 Mark.

* Transactions of the Institution of Naval Architects. 1909. — London 1909. A. Terrace. 30 s.

* Villaret, Dr. A., und Paalzow, Dr. F.: Sanitätsdienst und Gesundheitspflege im deutschen Heere. — Stuttgart 1909. F. Enke. 26,00 Mark.

* Walter, H.: Schiffbruch im Indischen Ozean. — Bremerhaven 1909. F. Morisse. 1,00 Mark.

* Wehberg, Dr. H.: Das Beuterecht im Land- und Seekriege. — Tübingen 1909. J. C. B. Mohr. 3,60 Mark.

* Williamson, A. P. W.: Text book of navigation and nautical astronomy. — London 1909. J. Griffin & Co. 7 s 6 d.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Titel	Quelle
Die Gasmaschine im Schiffsbetriebe.	Das Schiff, 17. 9. 09.
Kesselsicherheitsapparat von R. Schwartzkopff.	Ztschr. f. Dampfkessel, 1909, Nr. 38.
Experimental spur-wheel reduction gear for high-speed steam turbines.	Eg., 17. 9. 09.
The Canadian ice-breaker »Earl Grey«.	Ebenda.
Steam turbine governors.	E., 17. 9. 09.
Die Grenzen des Wachstums der Kriegschiffe.	Deutsche Revue, September 1909.
Abgekürztes Verfahren zur Bestimmung der Längsfestigkeit von Schiffen.	S., Jahrg. 10, Nr. 24.
Etwas über die Bestimmung des Schiffswiderstandes.	Ebenda.
Feuerschäden an Dampfkesseln.	Ztschr. f. Dampfkessel, 1909, Nr. 39, 40.
The number of shafts for turbine vessels.	Eg., 24. 9. 09.
British warship design.	Ebenda.
La genèse du matériel naval.	Y., Nr. 1646, 25. 9.; Nr. 1647, 2. 10. 09.
Recent warship development.	M. E., September 1909.
The first sea-going armorclads.	Ebenda.
H. M. S. »Neptune«. Development in design.	N. M. R., 30. 9., 7. 10. 09.
Constructions neuves.	M. d. F, 1909, Nr. 40.
New British scouting cruisers.	Eg., 1. 10. 09.
The internal-combustion engine.	S. A. Suppl., 25. 9. 09.
Franzis-Turbinen-Schnelläufer.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 1909, Nr. 27.
Verhalten verschiedener Kesselgattungen während der Weltreise der Vereinigten Staaten-Flotte.	M S., 1909, Nr. 10.
German Dreadnoughts.	N. M. R., 7. 10. 09.
Dampfturbine System Schulz.	Ztschr. f. Dampfkessel, 1909, Nr. 41.
Über Dampfturbinen-Kondensation.	Die Turbine, Jahrg. 6, Nr. 1.
Les constructions projetées.	Y., Nr. 1648, 9. 10. 09.
Corrugated system of ship construction.	S. A., 2. 10. 09.
Ventilsteuerungen für Schiffsmaschinen.	S., Jahrg. 11, Nr. 1.
Die Eindeckschiffe nach den neuen Regeln des Englischen Lloyds.	Ebenda.
Turbines in warships.	N. M. R., 14. 10. 09.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Titel	Quelle
Schießübungen gegen Luftschiffe.	A. M., September 1909; K. T., 1909, Nr. 8.
Ausbrennungen in Geschützrohren und Mittel zu ihrer Bekämpfung.	Z. S. u. S., 1909, Nr. 18, 19.
Stickstoffbestimmung in Pulversorten.	Ebenda, Nr. 18.
Schießausbildung in der englischen Marine.	U., Jahrg. 12, Nr. 1.
Report of the chief of ordnance.	S. A., 18. 9. 09.
Les tirs sur »l'Jéna«.	La Vie Maritime, 25. 9. 09.
Gewehrprüfungsstationen und ihr Einfluß auf die Gewehrindustrie.	Z. S. u. S., 1909, Nr. 19.
Fortschritte im Artilleriewesen 1908/09.	M. S., 1909, Nr. 10.

The new 14-inch gun.	A. N. J., 2. 10. 09.
Le tir naval.	La Vie Maritime, 10. 10. 09.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Torpedo-boat destroyers. Fluctations in design.	N. M. R., 16. 9. 09.
Le service central des torpilles.	Y., Nr. 1645, 18. 9. 09.
Nos sous-marins.	La Vie Maritime, 25. 9. 09.
Les contre-torpilleurs de la marine Brésilienne.	Génie Civil, Tome 55, Nr. 21.
H. M. submarine-boat »D 1«.	Eg., 1. 10. 09; E., 1. 10. 09.
The Gabet wirelessly-controlled automatic torpedo.	S. A., 2. 10. 09.
The projectile carrying torpedo.	A. N. J., 9. 10. 09.
Admiralty destroyer policy.	E., 8. 10. 09.

Küstenverteidigung, Landungen.

Was lehrt uns der Kampf um die Seefestung Port Arthur für die Anlage von Küstenbefestigungen?	M. W., 1909, Nr. 121, 122, 123.
A consideration of coast defence communications.	Journal of the Royal Artillery, September 1909.

Maritime und militärische Fragen.

Our naval position.	N. M. R., 30. 9., 14. 10. 09.
Die britische Reichsverteidigungskonferenz.	M. W., 1909, Nr. 118, 120.
Les équipages de la flotte.	Y., Nr. 1645, 18. 9. 09.
The Japanese army in 1908.	J. U. S. I., September 1909.
Les organes consultatifs de la marine.	M. d. F., 1909, Nr. 39.
A naval war staff.	A. N. G., 25. 9. 09.
L'utilisation des aspirants.	M. d. F., 1909, Nr. 40.
Super-»Dreadnoughts«.	A. N. G., 2. 10. 09.
La marina portuguesa.	Re. G. M., September 1909.
Naval engineers officers.	N. M. R, 7. 10. 09.
Réorganisation du conseil supérieur.	M. d. F., 1909, Nr. 41.
The selection of the West Indian naval base.	P. N. I., September 1909.
The visiting warships — a comparison.	S. A., 9. 10. 09.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Weshalb baut Deutschland Kriegschiffe?	Preuß. Jahrbücher, Bd. 138, S. 149.
Das Exposé des französischen Marineministers zu den Nachtragsforderungen 1909.	M. S., 1909, Nr. 10.
The naval situation.	N. M. R., 7. 10. 09.
Unsere Flottenbedürfnisse.	Die Flagge, 1909, Nr. 10.
Österreich-Ungarns Rüstungen zur See.	Ebenda.
Prix de revient des constructions navales.	M. d. F., 1909, Nr. 41.
The navy war council.	A. N. G., 16. 10. 09.

Bildungswesen.

L'educazione della gioventù e la R. Accademia navale.	Ri. M., September 1909.
Another view of alma mater.	P. N. I., September 1909.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

German shipyards.	E., 8. 10. 09.
Dover naval harbour.	N. M. R., 14. 10. 09; Eg., 15. 10. 09; E., 15. 10. 09.

Sanitätswesen.

Le croiseur »L'Alger« en Extrême-Orient.	A. M. N., 1909, Nr. 9.
De l'alimentation à bord.	Ebenda.
Filtre et eau distillée.	A. M. N., 1909, Nr. 10.
L'hygiène et la vie du personnel de la marine en Cochinchine.	Ebenda.
The organization of the naval sanitary service in naval actions.	The Military Surgeon, September/Oktober 1909.
Zur Truppenernährung im Kriege und Frieden.	Dtsch. militärärztl. Ztschr., 1909, Nr. 19.
Die deutsche Feldküche.	Ebenda.

Verwaltungsangelegenheiten.

Saving in naval administration.	A. N. J., 18. 9. 09.
Le relèvement des soldes.	La Vie Maritime, 25. 9. 09.
The formation of a naval yard.	U. S. M., Oktober 1909.

Rechtsfragen.

Les États-Unis et le droit des gens.	Revue de droit internat., 1909, Nr. 5.
The international naval conference.	N., 1909, Nr. 7.
The Monroe Doctrine: its meaning and application at the present day.	P. N. I., September 1909.

Koloniale Fragen.

Der westafrikanische Busch- und Küstenneger.	Koloniale Zeitschrift, 1909, Nr. 18.
Das koloniale Verkehrsleben in den englischen Schutzgebieten der Südsee.	Zeitschr. f. Kolonialpolitik, 1909, Nr. 9.
Die Lage Ostafrikas.	Ebenda.
Unsere Marine im Dienst der kolonialen Bewegung.	U., Jahrg. 12, Nr. 1.
Die Lage in Südwestafrika.	Koloniale Zeitschrift, 1909, Nr. 19.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettfahrten 1909.	Wassersport, 1909, Nr. 38; D. Y., 1909, Nr. 28, 29, 30.
Halbgedeckte Spitzgatt-Schwertjolle.	D. Y., 1909, Nr. 28.
Seegehender Tourenkreuzer mit Hilfsmotor.	Wassersport, 1909, Nr. 39.
Projet de yacht de 6 mètres.	Y., Nr. 1647, 2. 10. 09.
8 m-Kreuzeryacht für Berliner Gewässer und die Ostsee.	Wassersport, 1909, Nr. 40.
Eine nationale Jollenklasse.	Ebenda.
Tourenkreuzer von 6 m Wasserlinienlänge.	Ebenda, Nr. 41.

Geschichtliches.

Unternehmungen der brandenburg-preußischen Truppen und der Flotte des Großen Kurfürsten gegen Schweden 1659.	M. W., 1909, Nr. 117.
Admiral Cervera. Persönliche Erinnerungen an die Seeschlacht von Santiago de Cuba, 3. 7. 1898.	Deutsche Revue, September 1909.
Die Grundlagen der Seemacht Venedigs.	U., Jahrg. 12, Nr. 1.
Geschichte von Rußlands Heer und Flotte.	Ebenda.
The expedition to Sicily 1718 under Sir George Byng.	J. U. S. I., September 1909.
The French raid in Ireland 1798.	Ebenda.
The Trafalgar roll.	U. S. M., Oktober 1909.

L'occupazione di Nizza e il bombardemento di Oneglia.	Ri. M., September 1909.
American admirals in the British navy.	P. N. I., September 1909.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Rauchverminderung im Schiffahrtsbetriebe.	Das Schiff, 17. 9. 09.
Moderne Anschauungen über Materie und Elektrizität.	Prometheus, Nr. 1038, 1039.
La téléphonie sans fil.	La Vie Maritime, 25. 9. 09.
Die Elektrizität auf dem „George Washington".	A. E. G.-Zeitung, Oktober 1909.
Oil fuel in the navy.	E., 1. 10. 09.
The extended uses of electricity on board ship.	Marine Engineer, Oktober 1909; Electrical Review, 2. 10. 09.
Über Tiefseetauchen.	M. S., 1909, Nr. 10.
Voice pipes.	P. N. I., September 1909.
Über die Flutzeit schwimmender Behälter.	S., Jahrg. 11, Nr. 1.

Nautische Fragen.

Flutanzeiger im Hamburger Hafen und auf der Unterelbe.	Sf., 1909, Nr. 19.
Einheitliche Methoden für die astronomische Ortsbestimmung im Ballon.	A. H., 1909, Nr. 10.
Die Genauigkeit von Mondhöhen zur Bestimmung der mittleren Greenwicher Zeit.	Ebenda.
Höhentafeln und Höhenstandlinie.	Ebenda.
Feuerschiffe.	Prometheus, Nr. 1042.
Astronomische Beobachtungen im Nebel.	H., 1909, Nr. 42.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Deutschlands Handelsflotte und die Schiffahrtssubventionen.	Das Schiff, 24. 9. 09.
Schiffahrtsabgaben.	Das Schiff, 8. 10 09
The American mercantile marine.	N. M. R., 7. 10. 09.
Praktische Ausbildung in der österreichischen Handelsmarine.	Die Flagge, 1909, Nr. 10.
Notre marine marchande.	La Vie Maritime, 10. 10. 09.

Handels- und Verkehrswesen.

Trade of Japan in 1908.	Eg., 1. 10. 09.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die neue Rettungsstation auf der Nordmole von Hoek van Holland.	Zentralbl. d. Bauverwalt., 1909, Nr. 75.
Les filets de pêche et l'océanographie.	Y., Nr. 1645, 18. 9. 09.
Le V. congrès des pêches maritimes.	Y., Nr. 1646, 25. 9. 09.
La question des pêcheries de l'Atlantique.	Revue de droit internat., 1909, Nr. 5.

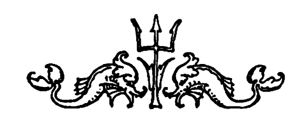
Verschiedenes.

A la recherche des trésors sous-marins.	Y., Nr. 1645, 18. 9. 09.
Die Humanität in der modernen Kriegsführung.	U., Jahrg. 12, Nr. 1.
Napoleon I. — Nelson — Blücher.	Ebenda.
Nelson's flagship »Victory«.	M. E., September 1909.
The Hudson-Fulton centenary.	E., 1. 10. 09; S. A., 25. 9. 09.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Allgemeines Deutsches Offizier-Fecht-Turnier

unter dem Protektorate Sr. Majestät des Königs Friedrich August III. von Sachsen.

Am 4. Dezember 1909 veranstaltet der Dresdener Offizier-Fechtklub in den Räumen des städt. Ausstellungspalastes zu Dresden ein Offizier-Fecht-Turnier.

Es werden folgende Wettbewerbe ausgefochten.

Gruppe A: Leichter Säbel auf Hieb und Stoß.

Offen für aktive Offiziere und Sanitäts-Offiziere der deutschen Armee und Marine.

Gruppe B: Leichter Säbel auf Hieb und Stoß.

Offen für Offiziere und Sanitäts-Offiziere des Beurlaubtenstandes, Offiziere und Sanitäts-Offiziere z. D. und a. D. und des Beurlaubtenstandes a. D., soweit sie das Recht haben, Uniform zu tragen.

Gruppe C: Leichter Säbel auf Hieb und Stoß.

Gruppe D: Florett.

Offen für alle in Gruppe A und B genannten Herren.

Nennungen bis 25. November an den Schriftführer des Turnier-Ausschusses — Oberlt. Uhlich, Dresden, Feldart. Regt. Nr. 48 — erbeten, der auch weitere Auskunft erteilt.

Nachnennungen mit doppeltem Einsatz bis spätestens 2 Tage vor Beginn des Turniers gestattet.

Nennungsgebühr: **für eine Gruppe 3 Mark.**

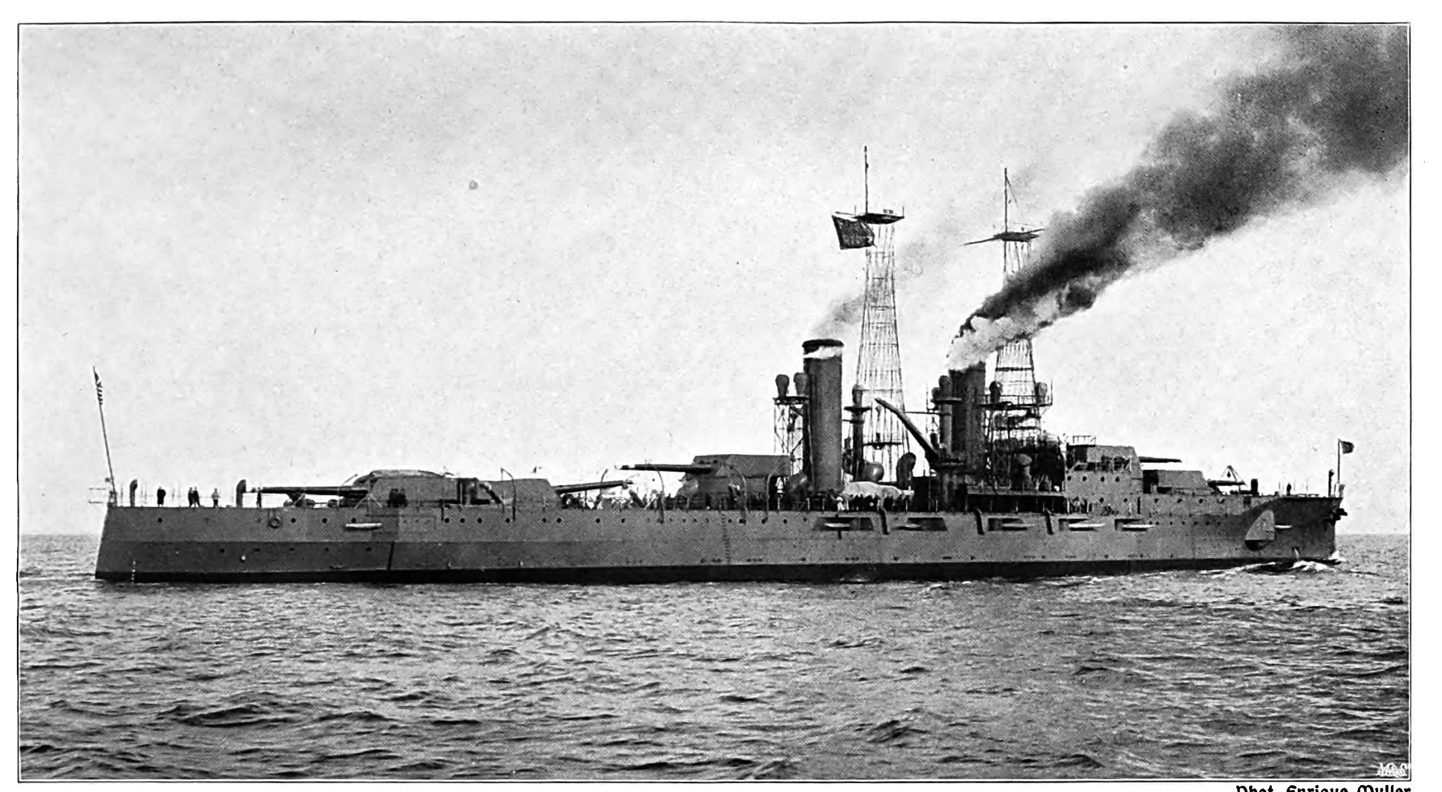
Nennungsgebühr: **für jede weitere Gruppe 2 Mark.**

Die Preise bestehen in Ehrenpreisen.

Den Abschluß des Turniers bildet ein Schaufechten.

Der Klub würde es mit größtem Dank begrüßen, wenn sich einige Herren als Preisrichter für das Turnier zur Verfügung stellen würden. Diesbezügliche Mitteilung wird ergebenst gebeten, wenn möglich baldigst, dem Schriftführer des Turnier-Ausschusses zugehen lassen zu wollen.

Den Ehrenvorsitz des Turnier-Ausschusses hat Se. Exz. Herr Generalleutnant z. D. Mehlhorn-Niederlößnitz, den Vorsitz Herr Major Nieper, Feldart. Regt. Nr. 48, Dresden, übernommen.



Phot. Enrique Muller.

Vereinigte Staaten Linienschiff „North Dakota“.

Deplacement: 22 414 Tonnen, Länge 155,4 m, Breite 26,0 m, Tiefgang 8,2 m; 25 000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 21 Knoten.
Armierung: Zehn 30,5 cm-Geschütze L/45 in Doppeltürmen, vierzehn 12,7 cm-SK L/50, davon zehn in Zentralkasematte, vier 4,7 cm-SK, vier 3,7 cm-SK, 2 Maschinengewehre, 2 Torpedorohre.



Die deutsch-chinesische Hochschule in Tsingtau, ihre Vorgeschichte, ihre Einrichtung und ihre Aufgaben.

Von O. Franke.

Am 25. Oktober ist in Tsingtau die deutsch-chinesische Hochschule feierlich eröffnet worden. Damit ist ein Werk zum Abschluß gebracht, das sorgsamer Studien, eingehender Verhandlungen und mühevoller Vorarbeiten zu seinem Gelingen bedurft hat. Nun, da die Hochschule ihre Tätigkeit begonnen hat, erscheint es angebracht, in großen Zügen ein Bild davon zu geben, wie die neue Bildungsstätte entstand, was sie ist, und was sie soll.

Der große Umformungsprozeß, der jetzt in China vor sich geht, hatte bereits vor mehreren Jahren sowohl die diplomatische Vertretung des Reiches wie die Verwaltung des Schutzgebiets Kiautschou zu der Überzeugung gebracht, daß Deutschland bei dieser Entwicklung, deren Gang und Folgen heute noch unabsehbar sind, nicht länger untätig beiseite stehen dürfe. Das ganze politische, soziale und wirtschaftliche System des chinesischen Weltreiches, sein gesamtes, seit sechs Jahrhunderten erstarrtes Geistesleben war in Bewegung geraten, die gärenden Kräfte suchten nach neuen Gestaltungen, nach zeitgemäßen Formen. Daß der hauptsächlichste Träger der Entwicklung das heranwachsende Geschlecht sein mußte und daß die kulturellen Neubildungen, wenn sie gesund und von Dauer sein sollten, in einem neu zu schaffenden, zweckentsprechenden Unterricht-System ihre Grundlage und ihre Leitung zu erhalten hatten, ist selbstverständlich und war den Chinesen von Anbeginn klar. Ebenso klar jedoch war es oder wurde es sehr bald durch leicht zu beobachtende Tatsachen, daß China nicht imstande war, diese Neuschaffung ohne fremde Hilfe durchzuführen. Hilfe gewähren bei einem solchen Werke, bei der Umbildung des Geisteslebens eines Volkes, hat aber eine tiefgreifende Bedeutung. Es bedeutet, diesem Geistesleben die Charakterzüge des eigenen beimischen, ihm die eigene Sprache übermitteln, es mit eigenen Ideen befruchten, es an die eigene Lebens- und Weltanschauung gewöhnen. Von hier bis zur politischen

und wirtschaftlichen Hinneigung ist nur ein kleiner Schritt, so klein, daß er immer getan wird, sogar ungewollt und unbewußt. Dieser Zusammenhang war von allen in Betracht kommenden großen Kulturstaaten des Abendlandes, von England, Frankreich, Amerika sowie von Japan rasch erkannt und zu einem bestimmenden Faktor ihres Verhaltens gemacht worden. Die Regierungen, mit Ausnahme der japanischen, hatten es zwar zunächst nicht für notwendig gehalten, dabei besonders in den Vordergrund zu treten, aber sie konnten sich diese Zurückhaltung auch durchaus gestatten, da sie in den weitverzweigten, kapitalkräftigen Missionsgesellschaften seit Jahrzehnten eifrige Agenten ihres Einflusses besaßen, Agenten, die dank ihren Erfahrungen sowie ihren Sprach- und Landeskenntnissen eine wirksame Tätigkeit als Kulturvermittler entfalten konnten, zumal da sie auf diesem Gebiete bis dahin die unbestrittene Alleinherrschaft hatten. In richtiger Erkenntnis der Sachlage suchten sie sich frühzeitig des Unterrichts zu bemächtigen, und sie würden auch in den zahllosen von ihnen gegründeten und erhaltenen Lehranstalten ungeschmälerte Erfolge erzielt haben, wenn sie die erzieherische Tätigkeit nicht allzu eng mit der religiösen Propaganda verknüpft hätten, ein Fehler, den die Missionare jetzt selbst, aber zu spät eingesehen haben. Deutschland besaß solche Kulturvermittler nicht oder so gut wie nicht; die wenigen deutschen Missionare arbeiteten mit ungenügenden Mitteln.

Wenn also in der Unterrichtsfrage von deutscher Seite überhaupt etwas geschehen sollte, so konnte es nur von der Regierung ausgehen. Daß aber ein größeres Bildungsunternehmen, wenn man sich überhaupt zu einem solchen entschloß, in erster Linie in dem deutschen Schutzgebiet Kiautschou Aussicht auf Erfolg bot, konnte schon um deswillen keinen Augenblick zweifelhaft sein, weil man dort und nur dort in den vorhandenen technischen und administrativen Einrichtungen ein gutes und verhältnismäßig vollständiges Lehrmaterial hatte. Es ist erheblich leichter, der chinesischen Jugend dort ein getreues Abbild deutscher Kultur in wirksamer Weise vor Augen zu führen, als in irgend einem Vertragshafen, wo das Engländertum überwiegt.

So war also das Reichs-Marine-Amt als oberste Verwaltungsbehörde des Schutzgebiets die Stelle, die in der wichtigen Frage die Führung übernehmen mußte. Im Frühjahr 1908 war der Staatssekretär bereits in der Lage, dem Reichstage eine sorgfältig ausgearbeitete Vorlage zu unterbreiten, in der „für die Errichtung einer größeren Bildungsanstalt für Chinesen in Tsingtau" ein Betrag von 300 000 ℳ für einmalige und von 75 000 ℳ für laufende Ausgaben gefordert wurde. In der Begründung wies die Vorlage auf die Reformbestrebungen im chinesischen Unterrichtswesen hin, auf die vergeblichen Bemühungen der Chinesen, diese Reform selbständig durchzuführen, sowie auf die von anderen Staaten unternommenen Schritte, um den Chinesen in ihren Schwierigkeiten zu Hilfe zu kommen. Es wurde dann hervorgehoben, wie Deutschland sich bei diesen Kulturbestrebungen bisher zurückgehalten habe, ein Verhalten, das umsoweniger berechtigt sei, als gerade die Vorzüge des deutschen Unterrichtswesens von der chinesischen Studienkommission, die im Jahre 1906 Europa bereiste, wiederholt besonders betont worden seien. Die Vorlage enthielt ferner bereits einen fertigen Entwurf für die Gestaltung und Einrichtung der Anstalt, soweit sich ein solcher bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit hatte ausarbeiten lassen. Dem Reichstag kam

der Plan offenbar etwas überraschend, trotzdem sprachen sich nahezu alle Parteien mit großem Wohlwollen darüber aus und erkannten den leitenden Gedanken darin rückhaltlos als richtig an. Indessen schien die ganze Sache doch noch zu neu und zu ungeklärt, als daß man sich auf das bisher vorgelegte Material hin verpflichten wollte. Die Budgetkommission beschloß daher, die Angelegenheit zu vertagen, bis ein mehr in das einzelne gehender Plan des Unternehmens vorhanden sei, und bis man insbesondere wisse, wie die chinesische Regierung dazu stehe und in welcher Weise sie sich etwa an dem Unternehmen zu beteiligen geneigt sei. Um dies festzustellen, sollte das Reichs-Marine-Amt einen besonderen Beamten nach China entsenden, der die Frage an Ort und Stelle zu studieren uud ihre Regelung zu betreiben hätte. Für die weiteren nötigen Vorarbeiten bewilligte der Reichstag eine Pauschalsumme von 50 000 *M*.

Es ist notwendig, auf diese durchaus sachgemäße Haltung des Reichstags hinzuweisen im Hinblick auf die entstellenden Berichte, die alsbald in der fremden Presse Ostasiens erschienen. Reuter hatte mit der Genauigkeit, die man an seinen Meldungen gewohnt ist, sobald es sich um deutsche Angelegenheiten handelt, nach China telegraphiert, daß der Reichstag die Vorlage des Reichs-Marine-Amts abgelehnt und statt der geforderten 300 000 *M* nur 50 000 *M* für Errichtung einer Schule für Chinesen bewilligt habe. Während man in den deutschen Kreisen Chinas über die vermeintliche Verständnislosigkeit des Reichstags bitterlich enttäuscht war, triumphierten einige auswärtige Zeitungen und versäumten es nicht, die chinesische Regierung nachdrücklich vor solchen und ähnlichen deutschen Anschlägen zu warnen. Die Folgezeit hat, wie wir sehen werden, dieser sittlichen Entrüstung ein eigenartiges Relief gegeben. Zur Ehre der politischen Einsicht der Regierung in Peking muß übrigens gesagt werden, daß die freundschaftlichen Ratschläge, deren Wert sie wohl aus früheren Erfahrungen kannte, nicht den geringsten Eindruck auf sie gemacht haben. Wenn irgendwo, so war in der Tat bei dieser Frage kein Raum für politische Hintergedanken vorhanden. Daß das deutsche Unternehmen nicht uneigennützige Nächstenliebe als Motiv hatte, sondern materielle deutsche Interessen verfolgte, ist so selbstverständlich, daß es nicht bloß heuchlerisch, sondern dumm wäre, es leugnen zu wollen. Man müßte die Chinesen für politische Kinder halten, wollte man ihnen einzureden suchen, daß man ihnen nur aus Mitgefühl mit ihren Schwierigkeiten die Erziehung ihrer Jugend abnehmen wolle. Während der folgenden Verhandlungen ist denn auch dieser Punkt niemals verschleiert worden; mit rückhaltloser Offenheit ist den Chinesen dargelegt worden, welche Verzinsung man in Deutschland von dem angelegten Kapital erwarte; man wünsche, daß die Chinesen künftig auch die Welt einmal in deutscher Auffassung sehen könnten, daß sie Zutritt erhielten zu den von ihnen nicht geahnten Reichtümern deutscher Kultur, daß sie das Deutschtum durch sich selber und nicht bloß immer in fremder Darstellung kennen lernten und daß auf Grund dieser neuen Kenntnisse das chinesische Volk auch seine materiellen Bedürfnisse in wachsendem Maße auf dem deutschen Markte decke. Diese Erklärungen, das mag gleich hier vorweg bemerkt werden, haben bei den Chinesen volles Verständnis gefunden, vielleicht haben sie sogar dazu beigetragen, die Verhandlungen zu erleichtern. Eine Unredlichkeit in solchen Bestrebungen zu sehen aber vermag nur der, der entweder selbst von Hintergedanken er-

füllt ist, oder aber ein ausschließliches Recht auf Ausbreitung seines Volkstums zu besitzen glaubt und darum jeden fremden Erfolg als eine Beleidigung oder wenigstens als eine Ordnungswidrigkeit ansieht.

Nachdem der Reichstag seine Wünsche geäußert hatte, verlor das Reichs-Marine-Amt keine Zeit, sie auszuführen. Wenige Wochen später schon entsandte der Staatssekretär einen besonderen Kommissar nach China mit dem Auftrage, an der Seite des Kaiserlichen Gesandten mit der Zentralregierung in Peking in Verhandlungen zu treten. Schon die „Denkschrift betreffend die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets" von 1908 hatte hervorgehoben, daß man den kulturellen Bestrebungen in Tsingtau in freundschaftlichem Einvernehmen mit den Landesbehörden nachgehen wolle und daß daher auch bei der Errichtung der geplanten Anstalt die chinesischen Wünsche das weitestgehende Entgegenkommen finden sollten. In der Tat war man sich darüber vom ersten Augenblick an klar gewesen, daß, wenn man mit einem großen Schulunternehmen entsprechende Erfolge erzielen wollte, man in engem Einvernehmen mit der chinesischen Regierung handeln müsse. Schon wegen des ungeheuren Vorsprunges, den die Verbreitung der englischen Sprache in Ostasien den anglo-amerikanischen Kulturarbeiten verschafft hatte, war die Bundesgenossenschaft nicht zu entbehren: gegen den Willen der Landesregierung oder auch nur ohne ihre Unterstützung und mit mehr oder weniger versteckten, stark entwickelten Gegnerschaften Einfluß auf das chinesische Bildungswesen gewinnen zu wollen wäre ein vergebliches Bemühen gewesen. Dazu kam noch eine andere Erwägung. Die chinesische Regierung hat sich fremden Schulunternehmungen auf chinesischem Boden bisher keineswegs freundlich gegenübergestellt, und zwar aus folgenden Gründen. Bei weitem die meisten dieser Schulen standen und stehen noch jetzt unter der Leitung christlicher Missionsgesellschaften. Die Regierung aber sowie das gebildete Chinesentum verhalten sich, aus Gründen, die hier unerörtert bleiben können, der christlichen Propaganda gegenüber grundsätzlich ablehnend, heute so sehr wie je. Sie hegen die Besorgnis, ob mit Recht oder Unrecht, kommt hier nicht in Betracht, daß die Zöglinge dieser Missionsschulen ihrer heimischen Kultur, vor allem dem ethisch-sozialen System ihres Vaterlandes entfremdet würden. Einen solchen Preis aber wollen die Chinesen für die Erwerbung abendländischen Wissens nicht zahlen. Diesen Rücksichten sind die bekannten Bestimmungen des Unterrichtsministeriums von 1906 zuzuschreiben, wonach keine von Ausländern in China errichtete Schule staatlich anerkannt wird, und keine aus einer solchen Schule hervorgehenden Zöglinge zu staatlichen Prüfungen zugelassen werden. Damit war den Schülern der christlichen Missionsschulen der Weg in die Beamtenlaufbahn versperrt, und wir werden noch Gelegenheit haben zu sehen, wie schwer die Missionare von diesem Schlage getroffen wurden, so schwer in der Tat, daß viele von ihnen es vorziehen, die Propaganda aufzugeben, um die Schulen zu retten. Die französische Regierung hat nicht gesäumt, aus dieser verfehlten Tätigkeit der Missionsschulen ihre Folgerungen zu ziehen. Durch Erlaß vom 8. Mai 1906 wurde für die indo-chinesischen Besitzungen ein Conseil de Perfectionnement de l'Enseignement indigène geschaffen, der das gesamte Unterrichtswesen dort neu ordnen und im Hinblick auf ein „friedliches Eindringen" in die benachbarten chinesischen Provinzen im Gegensatze zu der bisherigen Übung auf eine missionsfreie Grundlage stellen

sollte. Ein hervorragendes Mitglied dieser neuen Körperschaft machte in einem Vortrage zu Marseille am 24. September 1906 zu der Frage folgende Ausführungen: Das französische Schulwesen in Indo-China und besonders in Annam habe bisher unter der von den Missionen übernommenen traditionellen Auffassung gelitten, daß die Zöglinge von der ethischen Eigenart ihres Volkstums frei gemacht und den Kultursystemen des christlichen Abendlandes angeglichen werden müßten. Die Ergebnisse dieses Erziehungssystems seien charakterlose Zwitterwesen, bemitleidenswerte junge Leute, die von ihren Familien ausgestoßen, von ihren Volksgenossen verachtet, von den Franzosen als Parias behandelt würden, ohne Einfluß im Lande, wertlos für französische Zwecke. Eine der ersten Handlungen der Unterrichts-Reformatoren war die Gründung einer Hochschule für Einheimische und Chinesen zu Hanoi im Jahre 1907 unter Mitteilung davon an die Regierungen der benachbarten chinesischen Provinzen.

Das erste, was hiernach zu geschehen hatte, um das Vertrauen der chinesischen Regierung zu der neuen deutschen Gründung zu gewinnen, war, sie über den Charakter dieser Gründung aufzuklären und zu beruhigen. Es mußte ihr zugesichert werden, daß in der Schule die Chinesen nicht etwa in Deutsche verwandelt werden sollten, daß es im Gegenteil die Anstalt als eine ihrer Hauptaufgaben betrachten würde, in ihren Schülern neben dem Verständnis für deutsches Wesen auch die Achtung vor ihrer eigenen Kultur, ihrer eigenen Wissenschaft und ihren eigenen Staatseinrichtungen zu pflegen, mit einem Worte, sie zu vaterlandsliebenden Chinesen mit moderner Bildung zu erziehen. Als Bürgschaft für diese Grundsätze mußte einerseits die Zusicherung gegeben werden, daß jede religiöse Propaganda von der Anstalt bestimmungsgemäß ausgeschlossen sei, anderseits das Versprechen, daß auch der chinesische Unterricht durchaus zu seinem Rechte kommen und seine Regelung daher den Chinesen selbst vorbehalten bleiben solle. Auf diesen Grundlagen begannen im Mai 1908 die Verhandlungen in Peking. Die chinesische Regierung wurde dabei durch keinen Geringeren vertreten als den ehrwürdigen Tschang Tschi Tung selbst, der Mitglied des Staatsrates und Generalinspektor des gesamten Unterrichtswesens im Reiche und als solcher mithin auch dem Unterrichtsministerium vorgesetzt war. Er erklärte sogleich, daß für ihn die Frage eine derartige Bedeutung habe, daß er ihre Erledigung selbst in der Hand zu behalten wünsche und daß er sich von ihrer zufriedenstellenden Lösung den besten Einfluß für die gesamten deutsch-chinesischen Beziehungen verspreche. Die Verhandlungen über Einzelheiten des Unternehmens zogen sich bis zum August hin. In ihrem Verlaufe ergab sich, daß den Chinesen vor allem daran lag, eine deutsche Musteranstalt für den höheren wissenschaftlichen Unterricht zu erhalten, nach der sie später selbst das noch in den Anfängen stehende höhere Unterrichtswesen in ihrem Lande umformen könnten. Der Plan, wie er im Reichs-Marine-Amt ausgearbeitet war, hatte diesem Gedanken bereits Rechnung getragen und die Pflege der höheren Wissenschaften nach Maßgabe ihrer praktischen Anwendbarkeit unter chinesischen Verhältnissen besonders ins Auge gefaßt. Zugleich hatte man aber Rücksicht genommen auf die geringe Wahrscheinlichkeit, genügend vorgebildetes Schülermaterial zu erhalten, und daher auch die Schaffung einer Anstalt vorgesehen, in der Knaben für das Studium höherer Fachwissenschaften vorbereitet werden sollten. Dieser Grundplan fand sogleich die Zustimmung der Chinesen, längere

Auseinandersetzungen wurden nur durch Fragen der Organisation im einzelnen verursacht; dagegen wurde die finanzielle Unterstützung durch die chinesische Regierung auch sofort bereitwillig zugesagt. Das Ergebnis der Verhandlungen war schließlich ein Gründungsstatut, das zwischen dem Kaiserlichen Gesandten und dem Auswärtigen Amte in Peking vereinbart und von den beiderseitigen Regierungen — in China durch Kaiserliches Edikt — genehmigt wurde. Der Inhalt dieses Statuts ist im wesentlichen der folgende.

Die in Tsingtau zu errichtende Anstalt wird von der deutschen und der chinesischen Regierung gemeinsam betrieben. Zu den Einrichtungskosten trägt China die Summe von 40 000 ℳ bei, zu den laufenden Ausgaben jährlich ebenfalls 40 000 ℳ, und zwar zunächst für einen Zeitraum von 10 Jahren. Die Anstalt gliedert sich in zwei Teile: eine Unterstufe, in der die allgemeine Vorbildung vermittelt wird, und in eine Oberstufe, die in die höheren Spezialwissenschaften einführt. Neben dem abendländischen Bildungsgange läuft in beiden Stufen parallel der chinesische. Die Regelung des letzteren bleibt den Chinesen überlassen. Die Unterstufe hat einen sechsjährigen Lehrgang. Lehrfächer sind: Deutsch, allgemeine Geschichte und Geographie, Mathematik, Botanik, Zoologie, Physik, Chemie. Die Oberstufe besteht aus vier Abteilungen: einer staatswissenschaftlichen, einer medizinischen, einer technischen und einer forst- und landwirtschaftlichen. Der Unterricht dauert in jeder der vier Abteilungen drei bis vier Jahre, in der medizinischen schließt sich noch ein Jahr praktischer Ausbildung daran. Lehrfächer in der staatswissenschaftlichen Abteilung sind: Völkerrecht, allgemeines Staats- und Verwaltungsrecht, Etatsrecht, Eisenbahnrecht, Volkswirtschaftslehre und Finanzwissenschaft; in der technischen Abteilung: Maschinenbau, Hochbau, Eisenbahnbau, Bergbau und Elektrotechnik; die vorhandenen Werkstätten werden als Anschauungsmaterial benutzt; in der forst- und landwirtschaftlichen Abteilung: Waldwirtschaft, Viehzucht, Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen und ähnliches; zu Übungen der medizinischen Abteilung dient das Faber-Hospital in Tsingtau. Sowohl die Unterstufe wie jede Abteilung der Oberstufe schließt mit einer Prüfung ab. Die in die unterste Klasse der Unterstufe Aufzunehmenden sollen wenigstens dreizehn und höchstens fünfzehn Jahre alt sein. Vorkenntnisse in fremden Sprachen und Wissenschaften werden von ihnen nicht verlangt. Die Abgangsprüfung in der Unterstufe berechtigt zum Eintritt in eine beliebige Abteilung der Oberstufe. Die Zöglinge, die die Abgangsprüfung in einer Abteilung der Oberstufe bestanden haben, können in Peking in die Reichs-Universität eintreten und sich um die literarischen Grade bewerben, es steht jedoch, wenn sie dies nicht wollen, auch ohne dies ihrer Verwendung im Staatsdienste nichts im Wege. Zur Teilnahme an den Prüfungen entsendet das Unterrichtsministerium in Peking einen Vertreter; die Abgangszeugnisse werden dann von ihm mit unterzeichnet. Die Anstalt ist ein Internat, alle Schüler müssen also auch darin wohnen. Der Direktor der Anstalt wird von der deutschen Regierung ernannt; er führt die Oberleitung über die gesamte Anstalt. Ferner befindet sich an dieser dauernd ein Studieninspektor, den die chinesische Regierung ernennt. Er soll darauf achten, daß der Betrieb der Anstalt dem vereinbarten Statut entspricht, und der chinesischen Unterrichtsbehörde darüber Bericht erstatten. Ferner soll er die Lehrer des chinesischen Unterrichts überwachen, auch den Fleiß, die

Leistungen und das Betragen der Schüler beobachten und auf diese Weise den Direktor unterstützen. Die Lehrer, die den chinesischen Unterricht erteilen, sollen von der Unterrichtsbehörde von Schantung ausgewählt und zur Anstellung vorgeschlagen werden. Falls den deutschen Behörden besonders tüchtige chinesische Lehrkräfte bekannt sind, können auch diese sie vorschlagen. Die Unterrichtsbehörde von Schantung soll aber vor ihrer Anstellung ihre Qualifikation feststellen. Die Schüler werden durch die Unterrichtsbehörde von Schantung der Anstalt zugewiesen. Falls die deutschen Behörden Schüler überweisen wollen, muß zunächst die Unterrichtsbehörde von Schantung feststellen, ob ihre Kenntnisse im chinesischen den Anforderungen genügen. Die Anstalt wird von der chinesischen Regierung ausdrücklich als solche amtlich anerkannt. Gelegentlich soll sie von sachverständigen Vertretern der Provinzial-Regierung von Schantung oder des Unterrichtsministeriums in Peking besichtigt werden.

Einzelne Bestimmungen dieses Statuts bedürfen einer näheren Erklärung. Es ist mehrfach aufgefallen, daß alle Schüler, auch die aus dem Schutzgebiet stammenden, der Anstalt durch die Unterrichtsbehörde von Schantung zugewiesen werden sollen. Diese Einrichtung hat zunächst ihren Grund in der chinesischen Verwaltungstechnik. Die Errichtung der Anstalt ist, und zwar auf deutschen Wunsch, allen Provinzial-Regierungen des Reiches mitgeteilt und ihre Benutzung ihnen empfohlen worden. Tsingtau liegt, zwar nicht mehr politisch, aber geographisch, in der Provinz Schantung. Nun ist es ein chinesischer Verwaltungsgrundsatz, daß Verhandlungen zwischen nachgeordneten Behörden verschiedener Provinzen in der Regel durch die beiderseitigen Zentralen gehen sollen. Dazu kommt hier noch, daß die Behörden anderer Provinzen nicht befugt sind, mit dem Gouvernement von Tsingtau unmittelbar dienstlich zu verkehren, geschweige denn mit der fremden Schuldirektion. So war es nur natürlich, daß für alle Schülerzuweisungen aus dem Reiche der Weg nach Tsingtau über die Zentralbehörde von Tsinanfu führte. Was aber die Zuweisung der aus dem Schutzgebiet stammenden Schüler anlangt, so wäre eine Ausnahmestellung für sie leicht zu erreichen gewesen, aber nur zu ihrem eigenen Schaden. Die chinesische Regierung stellte sich auf den nicht unberechtigten Standpunkt, daß jeder, der an den Vorrechten der Schule teilnehmen wolle, sich auch den Anforderungen fügen müsse; wollten die Schüler des Schutzgebiets bei der Abgangsprüfung die Berechtigung erlangen, in den chinesischen Staatsdienst übernommen zu werden, so müßten sie sich auch dem Organ dieses Dienstes, d. h. der chinesischen Unterrichtsbehörde zur Verfügung stellen. Bei Nichterfüllung dieses Verlangens könnten sie zwar die Schule besuchen, aber die chinesische Regierung würde sie als nicht vorhanden betrachten. Den Schutzgenossen wäre also mit einer Ausnahmestellung übel gedient gewesen. Gänzlich verfehlt sind die Einwände, die in manchen deutschen Kreisen gegen die Ernennung eines chinesischen Studieninspektors und gegen den darin zum Ausdruck kommenden „gemeinsamen Betrieb" erhoben worden sind. Wenn man von der chinesischen Regierung verlangt, daß sie zu den Kosten der Anstalt beitragen und sie hinsichtlich der Berechtigungen wie eine der ihrigen ansehen soll, so kann man es ihr billigerweise nicht verargen, wenn sie den Betrieb darin durch einen von ihr ernannten und von ihr besoldeten Vertreter beobachten läßt, umsoweniger als die eigentliche Leitung der Anstalt ausschließlich deutsch ist.

Außerdem liegt kein Grund vor, von vornherein anzunehmen, daß der Studieninspektor seine Aufgabe darin sehen wird, die Leitung der Anstalt möglichst zu behindern und den Betrieb zu erschweren. Der Beamte, der im letzten Sommer für die Stellung ernannt worden ist, hat den Ruf eines aufgeklärten und kenntnisreichen Mannes und hat sich nach deutschen Meldungen bei den Vorarbeiten ausgezeichnet bewährt. Man kann sogar getrost behaupten, daß das Nichtvorhandensein eines solchen Studieninspektors zeitweilig geradezu verhängnisvoll werden könnte. Eine wirksame Kontrolle über das einheimische Lehrer- und Schülermaterial kann er besser ausüben als selbst der erfahrenste Deutsche, und bei den Schwierigkeiten im inneren Betriebe, wie sie erfahrungsmäßig in chinesischen Lehranstalten nur zu häufig vorkommen und wie sie auch in Tsingtau sicher nicht ausbleiben werden, kann seine Vermittlung von unschätzbarem Werte sein. Daß das enge Zusammenarbeiten mit den Landesbehörden die deutsche Leitung zuweilen in ihrer Bewegungsfreiheit hindern mag, ist nicht zu leugnen, dieser Nachteil wird jedoch reichlich aufgewogen durch den viel stärkeren Rückhalt, den die Anstalt dadurch der gesamten chinesischen Bevölkerung, insbesondere dem Beamtentum gegenüber erhalten hat. Die Schule ist nicht bloß, ja nicht einmal in erster Linie für die Bewohner des Schutzgebiets geschaffen, sondern sie soll ihre Tätigkeit möglichst über das ganze Reich erstrecken und zu dem Zwecke Schüler aus allen Provinzen aufnehmen. Schon aus diesem Grunde ist die Hilfe der Landesbehörden nicht zu entbehren, ganz abgesehen davon, daß das deutsche Unternehmen, wie früher bereits erwähnt, ohne chinesische Bundesgenossenschaft angesichts der starken gegnerischen Einflüsse auf nennenswerte Erfolge überhaupt nicht rechnen könnte. Eine ausführliche Erklärung verlangt die Frage, warum der Anstalt nicht die Berechtigung erteilt worden ist, literarische Grade zu erteilen. Die Frage ist vom abendländischen Standpunkte aus sehr naheliegend, wer aber das eigenartige chinesische Unterrichtssystem oder besser Studiensystem und seine Geschichte kennt, wird sie überhaupt nicht stellen. Bis zum Jahre 1905 gab es, wie man weiß, in China ein staatliches Schulwesen überhaupt nicht, sondern nur ein staatliches Prüfungssystem, das aus einer Reihe von Prüfungen bestand, die vor besonderen Regierungskommissaren abzulegen waren. Die Erwerbung der hierzu erforderlichen Kenntnisse blieb dem Belieben des Kandidaten überlassen. Jeder, der eine von den übrigens sehr zahlreichen Prüfungen bestand, erhielt einen literarischen „Grad". Das Charakteristische dieses Systems war seine Pyramidenform: die Prüfungen begannen in den einzelnen Unterpräfekturen der Provinzen, die erfolgreichen Kandidaten durften sich dann um den ersten wirklichen „Grad" in der Präfektur bewerben, der nächste „Grad" konnte in der Provinzial-Hauptstadt erlangt werden und der höchste schließlich nur in der Reichshauptstadt Peking, wohin sich also sämtliche Kandidaten des Reiches zu begeben hatten. Verliehen wurden die Grade immer nur von besonderen Vertretern der Zentralregierung in Peking, der höchste sogar vom Kaiser selbst. Durch das berühmte Edikt vom 2. September 1905 wurde dies System beseitigt, zugleich damit verschwanden die Grade bis auf die beiden höchsten, die in Peking zu erwerben sind. Trotz dieser Maßnahmen haftet die Erinnerung an das alte System noch fest in den Vorstellungen der chinesischen Unterrichtsverwaltung, und ganz besonders war der verstorbene Tschang Tschi Tung unter ihrem Banne.

Dieser Umstand hat denn auch das ganze neue Unterrichtssystem — sehr zu seinem Nachteil! — beeinflußt; er hat es vor allem wieder in die unter heutigen Verhältnissen unhaltbare Pyramidenform mit der Spitze in Peking gezwängt, indem dort allein eine „Universität“ geschaffen worden ist, die die höchste Bildungsstätte für das ganze Riesenreich sein und bleiben soll, also eine Konzentration des Unterrichts, die auf die Dauer zu unerträglichen Zuständen führen muß. Die beiden literarischen Grade nun können nicht etwa — wie ein weit verbreiteter Irrtum dies immer annimmt — von Unterrichtsanstalten in den Provinzen, auch nicht von der Reichsuniversität in Peking, verliehen werden, sondern, wie auch früher schon, nur von besonderen Regierungskommissaren, und zwar nur an Kandidaten, die den Kursus der Universität beendet und die besondere Prüfung bestanden haben. Eine Ausnahme bilden nur die Studenten, die auf einer abendländischen Universität studiert haben und in ihre Heimat zurückgekehrt sind; sie können sich unmittelbar der Prüfung für die Grade unterziehen. Was etwa von fremden, namentlich amerikanischen, Missionsschulen, die sich zum Teil auch den Namen „Universität“ beilegen, an „Graden“ verliehen wird, hat natürlich hiermit nichts zu tun und ist ohne jede Bedeutung. Auch der Name, der am besten durch „Universität“ wiedergegeben wird, ist der Zentralanstalt in Peking vorbehalten, während die Provinzialhauptstädte sich mit sogenannten „Hochschulen“ begnügen müssen. Unter solchen Umständen nun von der chinesischen Regierung für eine immerhin ausländische Schule die Berechtigung zu verlangen, selbständig literarische Grade zu verleihen, wäre ein gänzlich aussichtsloses Unterfangen gewesen; in der Tat ist auch eine solche Forderung von deutscher Seite nie erhoben worden. Dagegen ist lange über die Frage verhandelt worden, ob nicht die Zöglinge der Anstalt in Tsingtau mit den von ausländischen Universitäten zurückgekehrten Studenten gleichzustellen wären, so daß sie sich unmittelbar in Peking um die Grade bewerben könnten. Es hat sich dies indessen nicht durchsetzen lassen, da sich die Chinesen an die durch kaiserliches Edikt genehmigten Bestimmungen halten mußten, die vorderhand nicht abzuändern sind. Daß man aber in Peking vollkommen von der Überzeugung durchdrungen ist, daß die Zöglinge, die die Anstalt in Tsingtau beendet haben, auf der „Universität“ in Peking nichts Neues mehr lernen können, spricht sich in dem Zugeständnisse aus, daß solche Zöglinge ohne weiteres in den Staatsdienst übernommen werden können. Wie gewöhnlich haben sich auch hier die Chinesen in der Sache eher zu einem Einlenken herbeigelassen, als in der Form, auf deren Wahrung sie so ängstlich bedacht sind. Die obigen Ausführungen enthalten auch die Gründe für die Wahl des Namens der Schule („Hochschule für Spezialwissenschaften mit besonderem Charakter“), der für deutsche Anschauungen etwas Auffallendes hat. Daß die Anstalt in Anbetracht der Sonderstellung der Pekinger Zentrale nicht denselben Namen wie diese führen durfte, war für die Chinesen selbstverständlich. Sie wurde deshalb der nächsten Rangklasse, den Provinzialhochschulen, gleichgestellt, erhielt dann aber von Tschang Tschi Tung selbst in der Erkenntnis, daß sie tatsächlich auf einer ganz anderen Stufe steht, als diese, die ehrenvolle Zusatzbezeichnung „mit besonderem Charakter“ (im Chinesischen heißt sie wörtlich: „für sich abgesondert“). Übrigens dürfte weder diese Stellung der Anstalt noch die Frage der Gradverleihung hiermit endgültig geregelt sein: sobald der

Aufbau des chinesischen Unterrichtswesens einmal dezentralisiert wird und man sich dazu entschließt, die unglückliche Idee der „Reichsuniversität" aufzugeben, wird auch die Stellung der Anstalt in Tsingtau eine andere werden, vorausgesetzt, daß ihre Leistungen höhere Ansprüche rechtfertigen. In diesem Falle wird man vielleicht auch die Gradverleihung nicht mehr der Zentrale allein vorbehalten, sofern nicht etwa bis dahin dieser letzte Rest der alten Einrichtungen überhaupt verschwunden sein wird. Die allgemeine Wertschätzung der literarischen Grade ist seit 1905 so rasch und stark gesunken, daß ihre gänzliche Beseitigung durchaus nicht unwahrscheinlich ist.

Zweifel sind endlich auch darüber entstanden, welche Bedeutung der amtlichen Anerkennung der Anstalt durch die chinesische Regierung beizumessen sei und ob dies überhaupt als ein materieller Vorteil angesehen werden müsse. Vielleicht ist es nützlich für die Beurteilung der Frage, einmal die Ansichten kennen zu lernen, die von einigen erfahrenen englischen und amerikanischen Schulmännern auf dem großen protestantischen Missionarkongresse zu Schanghai im Jahre 1907 darüber ausgesprochen wurden. Entsprechend der großen Wichtigkeit der chinesischen Unterrichtsfrage nahmen die Erörterungen darüber einen breiten Raum ein und bildeten sogar den Gegenstand einer besonderen Sektion. Der Referent dieser Sektion, Dr. Hawks Pott, Direktor des großen St. John's-College bei Schanghai, erklärte in seinem Berichte unter anderem folgendes: „Die (anglo-amerikanische) Educational Association of China hat sich durch Vermittlung des englischen und des amerikanischen Gesandten mit einer Eingabe an die Regierung gewandt und beantragt, daß die von Missionaren geleiteten Schulen und Lehranstalten anerkannt werden möchten. Die Eingabe erklärte, daß hinsichtlich des Unterrichtsganges die Missionare durchaus bereit wären, sich allen von dem Unterrichtsministerium erlassenen Bestimmungen anzupassen und sich auch der Inspektion durch die Regierung zu unterwerfen. Dafür wurde gebeten, daß die abgehenden Zöglinge von Missionsschulen und Lehranstalten Anspruch auf alle Rechte und Berechtigungen haben sollten, die den Zöglingen der Regierungsanstalten zugebilligt wären. Diese Anträge sind bisher nicht genehmigt worden (auch heute sind sie es noch nicht!), und viele mögen durch die kürzlich erlassene Erklärung des Unterrichtsministeriums erschreckt worden sein, wonach Schulen und Lehranstalten unter fremder Leitung nicht anerkannt werden könnten." Der Redner empfahl dann den Bau einer großen Hochschule, deren gute Leistungen der Regierung die Anerkennung abnötigen müßten. Ferner äußerte der Referent: „Zweifellos ist nach der Ansicht vieler zur Zeit der Kern der ganzen Frage die Möglichkeit, für unsere Unterrichtstätigkeit die staatliche Anerkennung zu erlangen. Einige sind so pessimistisch, daß sie glauben, wenn wir diese Anerkennung nicht erlangten, sei das Schicksal unserer Tätigkeit besiegelt und die Zeit unserer großen Nützlichkeit vorbei. Wir erkennen durchaus den großen Vorteil, der unserer Tätigkeit zufallen würde, wenn sie amtlich anerkannt werden könnte, hoffen aber, daß wir auch so nicht völlig beiseite geschoben werden usw." Endlich heißt es bei Erwähnung derselben Schwierigkeit, die sich auch der Gründung einer neuen Hochschule entgegenstellt: „Es ist durchaus nicht unwahrscheinlich, daß die chinesische Regierung uns den Boden unter den Füßen wegziehen würde, indem sie bestimmte, daß nur diejenigen im Staatsdienste Verwendung finden dürften, die auf staatlichen Anstalten erzogen sind." —

Dr. Cochrane, der Direktor des Union Medical College in Peking, damals der einzigen staatlich anerkannten unter fremder Leitung stehenden Lehranstalt, warnte dringend vor der Gründung einer Hochschule, ehe die staatliche Anerkennung gesichert sei. „Was soll geschehen," fragte er, „wenn die Regierung z. B. zu den Zöglingen einer medizinischen Abteilung sagen würde: wir werden euch nicht die Erlaubnis geben, eine Praxis auszuüben? Was dann? Die Anstalt würde völlig zwecklos werden. Dasselbe aber könnte die Regierung mit Bezug auf das Rechtsstudium oder jeden anderen Zweig tun." — Diese Äußerungen berufener Persönlichkeiten zeigen zur Genüge, welchen Wert man der amtlichen Anerkennung beilegt: diese großen anglo-amerikanischen Anstalten erhalten nicht die geringste Unterstützung von China und erheben auch von ihren Schülern teils nur ein ganz geringes Kost- und Schulgeld, teils überhaupt keins, und trotzdem sind sie bereit, sich völlig den Bestimmungen des Unterrichtsministeriums zu unterwerfen (was bei der deutschen Anstalt nur hinsichtlich des chinesischen Unterrichts der Fall ist), sofern sie nur staatlich anerkannt werden. Schon hieraus geht hervor, wie aussichtslos es für Deutschland gewesen wäre, ohne ein enges Zusammengehen mit der chinesischen Regierung, selbst wenn man dafür größere Opfer hätte bringen müssen, mit der neuen Anstalt Erfolge erzielen zu wollen, die zu den aufzuwendenden Kosten in einem richtigen Verhältnis gestanden hätten. Bis jetzt ist in der Tat die deutsche Anstalt die einzige ihrer Art, die die staatliche Anerkennung erhalten hat; denn das Union Medical College, von dem eben die Rede war, ist lediglich eine medizinische Fachschule und gilt nach der eigenen Erklärung ihres Direktors, Dr. Cochrane, als „die medizinische Abteilung der kaiserlichen Universität zu Peking". Sie ist also eine rein chinesische Regierungsanstalt mit fremder technischer Leitung. Die Stellung einer anderen großen, von Engländern gegründeten Bildungsanstalt, die sich ebenfalls staatlicher Anerkennung erfreut, ist noch bezeichnender. Es handelt sich um die von englischen Missionaren gegründete Hochschule in Tai-yuan fu in der Provinz Schansi. Nach den Boxer-Wirren von 1900 verpflichtete sich die chinesische Regierung, an Stelle einer Entschädigung für die Ermordung protestantischer (meist englischer) Missionare in Schansi jährlich die Summe von 50 000 Taels zehn Jahre hindurch zu zahlen, von der in Tai-yuan fu eine unter fremder Leitung stehende höhere Lehranstalt gebaut und unterhalten werden sollte. Diese Anstalt wurde staatlich nicht anerkannt, sie hatte beständig mit dem Übelwollen der Landesbehörden zu kämpfen und drohte schließlich von der neu gegründeten staatlichen Provinzialhochschule erdrückt zu werden. Infolgedessen entschlossen sich im Jahre 1902 die Missionare, die fremde Leitung und den christlichen Charakter der Anstalt zu opfern, und nun wurde diese als besondere Abteilung der Provinzialhochschule angegliedert und erhielt einen chinesischen Direktor, der ihr auch allein die Schüler zuweist. Unter den Zöglingen befindet sich nicht ein einziger Christ, und Religionsunterricht ist verboten. Eine andere von Ausländern errichtete Schule mit staatlicher Anerkennung gibt es nicht. — Diese ausführlichen Erörterungen waren notwendig, um die vielfach hervorgetretenen irrigen Auffassungen über die Bedeutung des mit der chinesischen Regierung getroffenen Abkommens und über die darin gebrachten vermeintlichen Opfer richtig zu stellen.

Auf Grund des Materials, das nach dem Abschluß der Verhandlungen und



nach dem Studium der in Betracht kommenden Verhältnisse in China vorlag, konnte nunmehr vom Reichs-Marine-Amt ein neuer, ausführlicherer Plan für die Anstalt ausgearbeitet und im Frühjahr 1909 dem Reichstage vorgelegt werden. Im Laufe der weiteren Vorarbeiten für das Unternehmen war man aber auch zu der Erkenntnis gekommen, daß die in dem ersten Entwurfe vorgesehenen Mittel nicht entfernt ausreichten, um etwas Nennenswertes zu schaffen. Daß man mit den Summen, die den angloamerikanischen Missionsgesellschaften zur Verfügung stehen (für eine in Schantung zu errichtende Hochschule allein sind 3 Millionen *M* einmalige und 600 000 *M* laufende Ausgaben vorgesehen), nicht in Wettbewerb treten konnte, war selbstverständlich; man mußte aber wenigstens soviel aufzuwenden haben, daß eine Lehranstalt in größerem Stile mit mustergültigen Lehrmitteln geschaffen werden konnte, wie sie den Chinesen in Aussicht gestellt war. Ein mit unzureichenden Mitteln unternommenes Werk würde hiernach, wenn nicht Spott, so jedenfalls arge Enttäuschung hervorgerufen haben, und von einer Vorbildlichkeit, wie sie schon im deutschen Interesse angestrebt werden muß, hätte keine Rede sein können. So wies denn der neue Entwurf an einmaligen Kosten für die Anlage mehr als das Doppelte gegenüber dem alten auf, nämlich 640 000 *M*, und entsprechend waren die fortdauernden Ausgaben auf jährlich 200 000 *M* veranschlagt gegen 75 000 *M* in dem alten Plane. In dieser Summe waren allerdings der Beitrag der chinesischen Regierung mit 40 000 *M* und das Schulgeld mit 30 000 *M* unter Zugrundelegung von 250 Schülern eingeschlossen, so daß vom Reiche jährlich 130 000 *M* zu tragen sind. Die Kosten für Wohnung und Verpflegung der Schüler — nach dem Statut ist die Anstalt ein Internat — müssen durch besondere Beiträge der letzteren gedeckt werden. An deutschem Personal wies der Entwurf zwölf Arbeitskräfte auf, nämlich einen Direktor, drei Dozenten für die Hochschule im Hauptamt, drei akademisch gebildete Lehrer und drei Elementarlehrer für die Unterstufe. Im Anschluß an die eigentliche Schule war zugleich noch eine besondere Abteilung vorgesehen, deren Errichtung sich nach den in China gesammelten Erfahrungen als notwendig herausgestellt hatte, nämlich eine Übersetzungsanstalt. Hier sollen zunächst deutsche Lehrbücher für den Unterricht in das Chinesische übersetzt oder besser umgearbeitet werden. Einiges ist auf diesem Gebiete zwar schon durch deutsche Missionare und Lehrer in China geschehen, aber kaum hinreichend, um auch nur die ersten Bedürfnisse zu decken. Engländer und Amerikaner, von Japanern nicht zu reden, haben hier in jahrzehntelanger Arbeit bereits eine große Literatur geschaffen, und die Society for the Diffusion of Christian and General Knowledge among the Chinese hat viele Hunderttausende von Exemplaren übersetzter englischer und amerikanischer Werke, nicht zum wenigsten Unterrichtsbücher, im Reiche verbreitet. Man kann sich leicht vorstellen, was eine solche Kulturpropaganda, bei der Deutschland bisher als selbständiger Faktor nicht mitzählte, für die allgemeine Anschauung über die verschiedenen Länder bedeutet. Eine deutsche Übersetzungsanstalt wird also ein ebenso großes wie wichtiges Feld der Tätigkeit in China finden; sie braucht ihre Wirksamkeit durchaus nicht auf die Schule in Tsingtau zu beschränken, sondern kann deutsche Literatur in zweckmäßiger Form über alle Provinzen verbreiten; Bildungs- und Lesedrang ist in China genug vorhanden. Für die Übersetzungsanstalt, die in den Räumen der Schule selbst mit untergebracht wird, sah

der Entwurf außer dem chinesischen Personal einen wissenschaftlichen Leiter und einen Hilfsarbeiter vor.

Die neue Vorlage fand im Reichstage bei allen Parteien, von den Sozialdemokraten abgesehen, volles Verständnis und allgemeines Wohlwollen. Ohne erhebliche Debatte wurden die Forderungen bewilligt, und nun konnte ungesäumt vom Reichs-Marine-Amt ans Werk gegangen werden. Zum Organisator und Direktor der Anstalt wurde Professor Georg Keiper berufen, ein Geologe von Beruf, der mehrere Jahre an der kaiserlichen Universität in Peking als Dozent gewirkt und dort sehr wertvolle Erfahrungen im Verkehr mit chinesischen Unterrichtsbehörden sowohl wie mit chinesischen Schülern gesammelt hatte. Auch das übrige Personal wurde soweit wie möglich aus deutschen, an chinesischen Schulen bereits tätigen Lehrern zusammengestellt; nur wo dies nicht angängig war, wurden Dozenten hinausgesandt. So besteht das Lehrpersonal jetzt zunächst außer dem Direktor aus einem Dozenten für Rechts- und Staatswissenschaften, einem Dozenten für Maschinenbaufach und damit zusammenhängende Lehrgegenstände, einem Lehrer für Forst- und Landwirtschaft sowie für Zoologie und Botanik, zwei akademisch gebildeten Lehrern und zwei Elementarlehrern. Außer diesen werden noch mehrere Beamte des Schutzgebietes als Lehrer im Nebenamte tätig sein. Für die chinesischen Lehrgegenstände sind einheimische Lehrer vorhanden. Rühmend muß hier der Opferwilligkeit deutscher Industrieller gedacht werden, die, zum Teil in freigebigster Weise, die Anstalt mit Lehrmitteln ausgestattet und so mittelbar zu den Kosten der Einrichtung beigetragen haben. Die neuen Gebäude der Anstalt werden vor dem Jahre 1912 nicht fertigzustellen sein; einstweilen hat deshalb eine ehemalige, besonders hergerichtete Kaserne die Schule aufnehmen müssen. Die Anzahl der Schüler betrug bei der Eröffnung am 25. Oktober 110, vermutlich die größte Anzahl, die in dem provisorischen Gebäude untergebracht werden konnte. Am gleichen Tage wie die Eröffnung hat die Grundsteinlegung zu dem neuen Gebäude stattgefunden.

Das große Kulturwerk, das Deutschland nunmehr im Fernen Osten begonnen, ist vielleicht das eigenartigste und schwierigste Unternehmen seiner Art, woran das Reich jemals die Hand gelegt hat. Aber nicht aus politischem Ehrgeiz ist dieses an die Aufgabe herangetreten, sondern das Gebot der Selbsterhaltung hat sie ihm auferlegt, und erst in zwölfter Stunde hat es sich dazu entschlossen, sie zu übernehmen. Die Stellung, die Deutschland der ganzen gewaltigen Kulturbewegung in China gegenüber bisher eingenommen hat, war von einer beschämenden Einflußlosigkeit. Nur die politischen Ereignisse, die Bedeutung gewisser Industriezweige und einige Zufälligkeiten haben Deutschland zeitweilig in Ostasien in den Vordergrund geschoben, als selbständig wirkender Faktor im Geistesleben des Abendlandes ist es den Chinesen so gut wie unbekannt geblieben. In der umfangreichen chinesischen Reformliteratur finden sich zahllose Werke über anglo-amerikanische, französische und japanische Geschichte, Staatseinrichtungen usw., Deutschland, soweit es überhaupt als vorhanden angesehen wird, erscheint darin für gewöhnlich als bedeutungsloses Kulturanhängsel Englands. In einem im Jahre 1904 zu Schanghai gehaltenen öffentlichen Vortrage in chinesischer Sprache über abendländische Kultur und Sprachen, der später in fast allen chinesischen Zeitungen erschien, konnte man folgenden bemerkenswerten Ausspruch finden: „Unter Deutschlands vereinigten Staaten

nimmt Preußen die erste Stelle ein. Preußens ältere Schriftsteller aber kann man an den Fingern herzählen, das Land hat daher in neuerer Zeit auch die englische Sprache und Schrift angenommen."

Angesichts solcher Zustände handelt es sich um die Frage: Soll bei der Neubildung des chinesischen Weltreiches, bei der Umformung des chinesischen Kultursystems, vielleicht dem folgenschwersten Vorgange des zwanzigsten Jahrhunderts, deutscher Geist als bauende Kraft mitwirken, oder soll dieses ganze Feld anderen überlassen werden, damit ihre Sprache und ihre Art siegreich über einen weiteren großen Teil des Erdballs getragen würden, während Deutschland in Ostasien kulturell zur Bedeutungslosigkeit herunter sinkt, mit Folgen für Handel und Wirtschaft, die sich der Fabrikant in der Heimat selbst ausmalen mag?

Es ist die große Aufgabe der neuen Hochschule in Tsingtau — und wir haben gar keinen Anlaß, hierüber einen Schleier zu ziehen —, dieser Entwicklung Einhalt zu tun, die Unkenntnis deutscher Verhältnisse bei den Chinesen zu beseitigen und dem Deutschtum zu dem Einfluß im chinesischen Geistesleben zu verhelfen, der ihm bisher vorenthalten war. Für die Erlangung dieses Einflusses ist jetzt die Bahn geöffnet. Bei den Verhandlungen hat Tschang Tschi Tung, wie schon oben gesagt war, unumwunden erklärt, daß, wenn die deutsche Anstalt, an die er große Erwartungen knüpft, sich als erfolgreiches Erziehungsinstitut bewähre, das ganze höhere Unterrichtssystem Chinas danach eingerichtet werden solle. Das deutet bereits auf eine Erkenntnis von der Unhaltbarkeit dieses Systems hin, das, wie früher ausgeführt, auf den Grundmauern des alten Prüfungssystems aufgebaut ist und früher oder später fallen muß. Geschieht dies, dann wird der Augenblick gekommen sein, wo eine erfolgreiche deutsche Hochschule von entscheidendem Einflusse für das ganze Bildungswesen werden kann. Nicht zum wenigsten wird dieser Einfluß davon abhängig sein, wie man auf der Hochschule in Tsingtau die abendländischen Studien mit den chinesischen zu vereinigen wissen wird. Den Männern wird einst in China die Zukunft gehören, die in der Geschichte, der Literatur und der Ethik ihres Landes gründlich bewandert sind und außerdem die wissenschaftlichen Methoden und beruflichen Fachkenntnisse des Abendlandes in sich aufgenommen haben. Die Heranbildung solcher Männer aber ist heute, wenn nicht unmöglich, so jedenfalls nur in ganz vereinzelten Fällen zu erreichen. Eine Änderung hierin kann erst dann eintreten, wenn man sich entschließt, die zeitraubende, geisttötende Art, chinesische Wissenschaft zu treiben, durch moderne, den Verhältnissen angepaßte abendländische Methoden zu ersetzen. Dann und nicht früher wird es möglich sein, einheimisches und „westliches" Wissen organisch zu verbinden, ein Ziel, das den Chinesen in den amtlichen Berichten und Erlassen immer als ein verschwommenes Etwas vorschwebt, dem sie sich aber bisher noch nicht um einen Schritt genähert haben. Noch sind selbst aufgeklärte Beamte unbelehrbar darüber, daß die Art des einheimischen Studiums trotz ihres Alters verfehlt und eine Versündigung an der Kraft und Zeit der Jugend ist; aber die Erkenntnis wird auch hier einst kommen, wie sie in anderen orientalischen Kulturländern gekommen ist. Die neue Hochschule in Tsingtau wird eine Lösung dieses Problems nicht als ihre Aufgabe anzusehen haben, sie wird sich im Gegenteil vor einer voreiligen Einmischung in die Frage sorgsam hüten müssen, selbst wenn ihr eine solche durch das Statut nicht verboten wäre. Gerade das

Vertrauen Tschang Tschi Tungs zu der deutschen Regierung, daß sie sich an den chinesischen Kulturgütern nicht vergreifen würde, ein Vertrauen, das er nach seinen wiederholten Äußerungen keiner privaten fremden Lehranstalt entgegenbrächte, hat die Verhandlungen wesentlich beeinflußt. Dies Vertrauen darf auch jetzt, nach seinem Tode, nicht enttäuscht werden; die Anstalt muß den chinesischen Lehrern ihre gewohnten Methoden belassen und sich möglichst ohne Schaden für den fremden Unterricht damit abfinden. Änderungen können erst erfolgen, wenn die Zeit dafür gekommen ist. Einen erfreulichen Erfolg hat übrigens das deutsche Unternehmen schon jetzt durch sein bloßes Bekanntwerden in China gehabt: eine höhere Wertschätzung der deutschen Sprache bei der Unterrichtsverwaltung. Noch zu Anfang 1908 bestand die Gefahr, daß auf den chinesischen Staatsschulen dem Englischen endgültig die erstrebte Monopolstellung zugesprochen, d. h. daß das Englische als einzige fremde Sprache obligatorisch gemacht werden würde. Am 21. Mai 1909 aber brachte der amtliche Regierungsanzeiger von Peking (Tschêng-tschi kuan pao) ein genehmigendes kaiserliches Edikt auf einen Bericht des Unterrichtsministeriums, wonach „für den Unterricht in fremden Sprachen auf allen mittleren (und natürlich auch den höheren!) Schulen des Reiches Englisch und Deutsch als die wichtigsten Sprachen angesehen werden sollen". „Im Hinblick darauf", heißt es dann weiter, „daß die Verhältnisse nicht in allen Provinzen gleich sind, können von den Provinzialschulbehörden auch andere Sprachen für den Unterricht bestimmt werden." Durch dieses Gesetz, das nicht zuletzt der Gründung der Hochschule in Tsingtau seine Entstehung verdankt, ist für den gesamten deutschen Unterricht in China eine entscheidende Wendung herbeigeführt worden. Diese Tatsache wird sofort klar, wenn man sich den bisherigen Zustand dieses Unterrichts vergegenwärtigt. Auf Anregung der amtlichen Vertreter des Reiches und mit Unterstützung der deutschen Regierung waren schon während der letzten Jahre mehrere deutsche Schulen, und zwar in Kanton, Hankou, Nanking, Schanghai, Tientsin und Peking, ins Leben gerufen worden. Diese Anstalten waren natürlich Unternehmungen bescheidenster Art und litten sämtlich unter der nicht wegzuleugnenden Tatsache, daß für die Schüler das Erlernen der deutschen Sprache zu wenig gewinnbringend war. Denn in China selbst durch Kenntnis des Deutschen später höhere Fachkenntnisse zu erwerben war nicht möglich, und im Auslande zu studieren konnte natürlich nur wenigen vergönnt sein. Das ist jetzt anders geworden: diese kleinen Schulen werden einen weit höheren Wert erhalten, nachdem ihren Zöglingen in Tsingtau die Möglichkeit eröffnet worden ist, ein abschließendes deutsches Fachstudium zu betreiben. Diese Aussicht muß, wenn die Lehrer sie geschickt verwerten, ein ausgezeichnetes Werbemittel für die Schulen werden, und eine Aufgabe der Hochschule wird es sein, das Sammelbecken zu bilden für die nach deutscher Art dort vorgebildeten Kräfte. Mit Recht betonte die Kiautschou-Denkschrift von 1909, daß „die bisher von Deutschland (meist von privater Seite) für Unterrichtszwecke in Ostasien aufgewendeten Mittel als verloren gelten können, wenn nicht eine Organisation geschaffen wird, die planmäßig, unter Verfolgung bestimmter Ziele und in engem Einvernehmen mit der chinesischen Regierung dem entstehenden neuen China das deutsche Geistesleben in größerem Maße nahebringt und verständlich macht, als es bis jetzt der Fall gewesen ist".

Diese Organisation ist jetzt geschaffen, und das Einvernehmen hergestellt. Die



gegnerischen Preßstimmen aber, die so eifrig bemüht waren, die Chinesen vor der drohenden Vergewaltigung durch die Hochschule in Tsingtau zu retten, sind verstummt. Dem deutschen Unternehmen ist statt dessen gerade von Seiten Englands eine unerwartete Anerkennung zuteil geworden, eine Anerkennung, die sich darin ausdrückt, daß man beschlossen hat, es nachzuahmen. Die deutschen Verhandlungen in China waren noch nicht zu Ende, als man in englischen Kreisen den Plan faßte, nunmehr auch in Hongkong eine Hochschule für Chinesen zu errichten. Die notwendigen Kapitalien sind bereits zum großen Teile gezeichnet, und es ist kein Grund vorhanden, an der baldigen Verwirklichung des Planes zu zweifeln. Ob die englische Regierung ebenfalls nach deutschem Vorbilde sich bemühen wird, die staatliche Anerkennung Chinas für die Hochschule zu erhalten, und welche Bedingungen die chinesische Regierung hieran knüpfen wird, bleibt abzuwarten.

An einem der schönsten Punkte von Tsingtau, an sanft aufsteigendem grünem Hange, hart an dem felsigen Meeresufer, wo in ewigem Rauschen die Brandung schäumt und wo der Blick weit hinüberschweift über die vielgewundene Bucht und die freundlichen Häuser der deutschen Stadt, dort werden sich bald die neuen Bauten der Hochschule erheben. Möchte es ihr beschieden sein, eine segensvolle Stätte deutscher Bildung zu werden, die ihren Samen weit hinausstreut über ein großes Land, wo man auf neue Frucht und neue Ernte hofft. An mühevoller Arbeit, an ernsten Hindernissen, an bitteren Enttäuschungen wird es ihr nicht fehlen; möchte aber ein siegreiches Gelingen das frohe Ende sein!



Die spanischen Operationen im Rifgebiet.

Von Generalleutnant z. D. Litzmann.

(Mit 1 Kartenskizze im Text und 1 Einschlagkarte.)

Der Krieg der Spanier gegen die Rifkabylen scheint beendet zu sein. In dem Augenblick, wo dieser Aufsatz abgeschlossen wird, kann man in den Zeitungen eine Erklärung des Ministerpräsidenten Moret lesen, wonach Spanien „zweifellos dem Frieden entgegengeht". Nur bei Alhucemas und Peñon de la Gomera sei noch Ruhe zu stiften.

So scheint es denn angezeigt, eine zusammenfassende Darstellung der spanischen Operationen im Rifgebiet zu versuchen. Vollkommene Genauigkeit darf man dabei allerdings für jetzt noch nicht beanspruchen. Einmal ist das vorliegende Kartenmaterial kein ganz zuverlässiges und vollständiges. Dann aber sind die von den Berichterstattern der Presse auf dem Kriegsschauplatz stammenden Nachrichten einer überaus strengen Zensur unterworfen gewesen, während die amtlichen Meldungen lückenhaft und gelegentlich zugunsten der spanischen Waffen gefärbt zu sein schienen. Die besonderen Schwierigkeiten der inneren politischen Lage des Königreichs geben für beides die Erklärung. — Alles aus deutschen und ausländischen, namentlich spanischen und französischen Quellen zu schöpfende Material wurde indessen für diese Abhandlung kritisch verwertet, um ein nach Möglichkeit zutreffendes Bild der Vorgänge zu gewinnen.

1. Die Ursachen des Krieges.

Wie zum Schauja-Feldzug der Franzosen 1907, so hat auch zu der kriegerischen Unternehmung Spaniens im Rifgebiet ein von Eingeborenen an europäischen Arbeitern begangenes blutiges Verbrechen den äußeren Anlaß gegeben. Am 9. Juli 1909 wurden einige beim Bau der Minenbahn von Melilla beschäftigte Leute ermordet. Eine von der Festungsbesatzung sofort unternommene Strafexpedition war die Folge. Aus diesem unbedeutenden Anfang hat sich ein Feldzug entwickelt, der etwa 60 000 spanische Soldaten aus dem Mutterlande nach Afrika geführt und Kosten verursacht hat, die — vermutlich viel zu niedrig — auf 68 Millionen Pesetas geschätzt werden.

Dieser beträchtliche Kraftaufwand läßt schon an und für sich den Schluß zu, daß die eigentlich dazu treibenden Gründe tiefer liegen und nicht bloß in der erwähnten Bluttat zu suchen sind. Äußerungen der spanischen und namentlich auch der französischen Presse lassen mit einem hohen Grad von Wahrscheinlichkeit die inneren Ursachen des Krieges erkennen: In Spanien ist der Wunsch erwacht, Marokko nicht ganz der französischen Vorherrschaft anheimfallen zu sehen, sondern wenigstens das der Pyrenäen-Halbinsel gegenüberliegende Küstenland, das eigentliche Rifgebiet und den östlich angrenzenden Landstrich bis zum Muluja-Fluß, dem spanischen Einfluß zu retten.

Spanien besitzt dort, zum Teil seit Jahrhunderten, fünf sogenannte „Presidios",*) die ursprünglich nur als Deportationsorte für Verbrecher dienten: Ceuta, Peñon de Velez de la Gomera, Alhucemas, Melilla und die Chafarinas-Inseln. Das Gebiet der Presidios umfaßte bis 1907 im ganzen nur 66 Geviertkilometer und

*) Das Wort kommt vom lateinischen praesidium = Posten.

zählte, einschließlich der 7000 Soldaten und 2400 Sträflinge, nur 23 500 Einwohner. Weder militärisch noch politisch sind diese Besitzungen von Bedeutung gewesen. Die spanische Regierung ließ sich an ihrem beschränkten Umfang genügen und suchte weder politischen Einfluß auf die benachbarten Berberstämme zu gewinnen, noch Handelsbeziehungen mit ihnen anzuknüpfen. Wenn sich im Laufe der Zeit ein Karawanenverkehr von Ceuta und Melilla nach Fez entwickelt hat, so ist das ohne Zutun der spanischen Regierung geschehen, die ihre Presidios am liebsten von jedem Verkehr mit dem Hinterland abgeschlossen hätte.

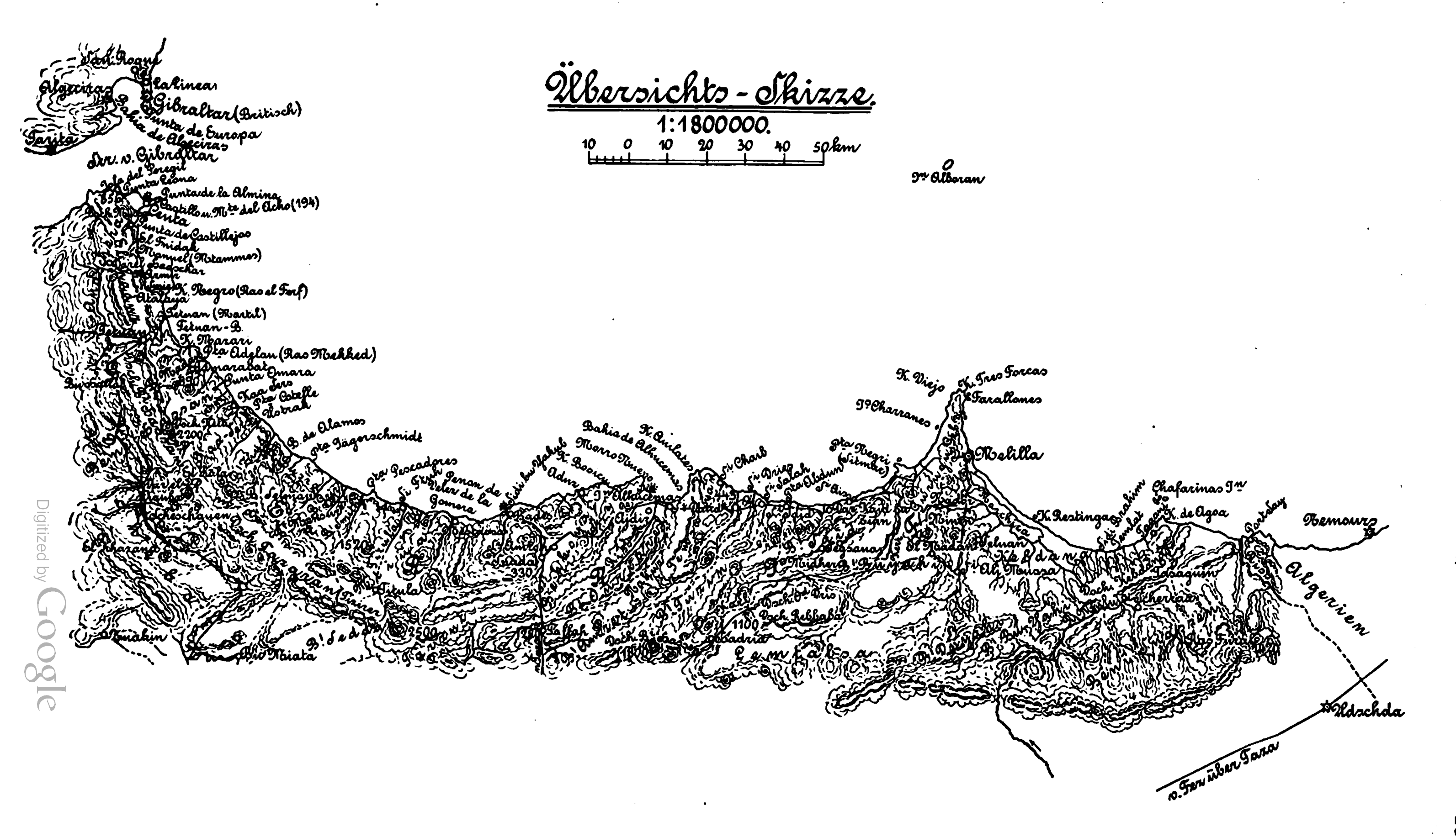
Indes 1904 fingen die Spanier an, für den 6 Jahre früher verlorenen, reichen Kolonialbesitz — Cuba, Porto Rico, Philippinen — in Marokko einen bescheidenen Ersatz zu suchen. Sie begannen das Presidio von Melilla planmäßig zu kolonisieren. Auch bildeten sich Bergwerksgesellschaften zur Ausbeutung der im Gebiete der Beni-bu-Ifrur, etwa 20 km südlich Melilla, gelegenen Blei- und Eisenminen. Man blickte auf den französischen Nachbar in Algerien und suchte dessen Beispiel zu folgen. Die Franzosen hatten in Oran große kolonisatorische Erfolge aufzuweisen, und — neuerdings waren sie mit Glück daran gegangen, die Grenzen ihrer Machtsphäre auf Kosten Marokkos zu erweitern. Im Frühjahr 1907 besetzten sie das marokkanische Udschda; im Dezember desselben Jahres wurde das Gebiet der Beni-Snassen unterworfen und durch befestigte Posten gesichert. Die französische Grenze wurde dadurch über den Kiß bis zum Muluja-Fluß vorgeschoben. Jetzt glaubten die Spanier auch ihrerseits handeln zu müssen, um nicht zu spät zu kommen.

Zunächst galt es, dem weiteren Vordringen der Franzosen über die untere Muluja einen Riegel vorzuschieben. Von den Chafarinas-Inseln her landete eine Truppenabteilung am gegenüberliegenden Kap del Agua. Dort entstand ein neuer Posten der Spanier auf dem marokkanischen Festlande, und, um ihn mit Melilla in bessere Verbindung zu bringen, wurde auf halbem Wege dorthin ein weiterer besetzt: La Restinga. Beide Posten haben im Verlauf der Operationen eine wichtige Rolle gespielt. Die Operationen aber erscheinen uns als weitere Ausführung desselben Gedankens, der zur Besetzung der Posten den Anstoß gegeben hatte.

2. Der Kriegsschauplatz.

Das „Er Rif" genannte marokkanische Küstengebiet ist einer Mondsichel vergleichbar. Ihre Spitzen, die Punta Leona bei Ceuta und das Kap Tres Forcas nördlich Melilla, ragen 220 km voneinander entfernt ins Meer hinaus. Gebirgszüge, die sich in ihrer Mitte bis zu 2500 m Meereshöhe erheben, bilden in Halbkreisform den äußeren Rand der Sichel. Die Küste stellt den ausgezackten konkaven Innenrand dar. Unwegsame Bergzüge, durch die Schluchten zahlreicher Küstenflüsse voneinander geschieden, füllen den ganzen Innenraum der Sichel aus. Meist stürzen sie mit schroffen, unwirtlichen Hängen zum Meere ab. Es ist ein Gelände, das militärischen Operationen die größten Schwierigkeiten entgegensetzt. Auch das Zusammenwirken maritimer Streitkräfte mit denen zu Lande würde durch die klippenreichen Gewässer an dieser Küste sehr erschwert und auf einzelne Punkte beschränkt sein.*)

*) Vgl. die „Militärgeographische Skizze des Rifs" von Oberstleutnant Hübner in der Oktober-Beilage zu „Petermanns Mitteilungen". — Gotha, Justus Perthes, Geographische Anstalt.


Übersichts-Skizze.
1:1800000.
10 0 10 20 30 40 50 km
Ins. Alboran
Gibraltar (Britisch)
Punta de Europa
Bahia de Algeciras
Str. v. Gibraltar
Punta de la Almina
Ceuta
Punta de Castillejos
K. Negro (Ras el Ferf)
Tetuan (Martil)
Tetuan-B.
K. Mazari
Pta. Adzlau (Ras Mekked)
Punta Omara
B. de Alamos
Pta. Jägerschmidt
Pta. Pescadores
Penon de Velez de la Gomera
Bahia de Alhucemas
Morro Nuevo
K. Quilates
K. Viejo
K. Tres Forcas
Farallones
Melilla
K. Restinga
Chafarinas In.
K. de Agua
Nemours
Algerien
Udschda
v. Fez über Taza

Von den Wohnplätzen im eigentlichen Rifgebiet interessiert vor allen anderen Tetuan, als einzige hier zu findende größere marokkanische Stadt und weil es hieß, die Spanier wollten sich dieses Platzes bemächtigen, um für die von Marokko zu fordernde Kriegsentschädigung ein Faustpfand zu gewinnen. Der inmitten herrlicher Gärten gelegene Ort mit seinen 25000 Einwohnern und nicht unbedeutendem Handel und Gewerbfleiß bildet allerdings in diesem ganzen Landstrich das einzig wertvolle Streitobjekt. Die Spanier haben ihn schon einmal, 1860, in Besitz genommen, nachdem O'Donnell in der Nähe den Sieg erfochten hatte, der ihm den Titel „Herzog von Tetuan" eintrug. Damals war der Anmarsch der Spanier von der nur 40 km entfernten Festung Ceuta her erfolgt, und das erscheint für die Landoperation auch künftig als einzige Möglichkeit.

Von Ceuta in der Luftlinie 120 km entfernt erhebt sich dicht an der Küste das Felseneiland Peñon de la Gomera aus dem Meere. Die kleine, fast nur von spanischen Soldaten und Sträflingen bewohnte Stadt ist auf nacktem Fels erbaut. Selbst zur Friedenszeit stand sie mit dem Festland in ganz geringem Verkehr. Jetzt wird von den hier eingenisteten Kabylen das Presidio seit Monaten unter Gewehrfeuer genommen, sobald sich in den engen Gassen der Stadt nur Leben zeigt. — 40 km weiter östlich, in einer Meeresbucht und gleichfalls auf einer dem Festland dicht vorgelagerten Insel liegt Alhucemas. Auch dieses Presidio befindet sich seit Monaten im Belagerungszustand. Die schon immer besonders feindlich gesinnten Kabylen der gegenüberliegenden Küste halten den spanischen Posten unter scharfer Bewachung und haben sogar einige alte Kanonen dagegen in Tätigkeit gesetzt, die sie seit langen Jahren besitzen.

Einige 70 km östlich von Alhucemas erstreckt sich die Halbinsel Gelaya 23 km weit in das Mittelländische Meer. Sie ist an ihrer Wurzel 15 km und am Nordende, ehe sie in die Spitzen des Kap Tres Forcas ausläuft, noch 4 km breit und in der Hauptsache vom Gurugu-Gebirge ausgefüllt, das sie der Länge nach durchzieht. Der in den Berichten über den jetzigen Feldzug so oft genannte „Gurugu-Berg" ist der in der Basis der Halbinsel gelegene Kern des langgestreckten Gebirgszuges und mit seinen Gipfeln von 950 bis 1000 m Meereshöhe dessen höchster und am wildesten zerklüfteter Teil. An der Ostküste der Halbinsel und der Mündung des Rio del Oro liegt die spanische Festung Melilla. Die etwa 8000 Einwohner zählende Stadt ist auf einer felsigen Halbinsel erbaut, deren Zusammenhang mit dem Festlande durch eine schmale Landenge hergestellt wird. Der Ort wurde schon 1496 durch den Herzog von Medina Sidonia für Spanien erobert und hat eine ganz veraltete Stadtbefestigung. Der Zugang zum Festlande ist auf diesem durch zwei Linien gleichfalls veralteter Werke gesichert. Neueren Ursprungs und für die moderner Geschütze gänzlich entbehrenden Kabylen jedenfalls uneinnehmbar sind die auf einer Hügelkette erbauten Außenforts: in dem Abschnitt nördlich des Rio del Oro und 3 km von der Stadt entfernt die Forts Rostrogordo und Cabrerizas altas, südlich des Flusses die Forts Aguariach auf 2 km und Hipodromo auf 1 km vorgeschoben, mit dem Fort Camellos hinter ihrer Mitte. Um diese Forts nahe herum lief bis zum Kriege die Grenze des spanischen Gebiets von Melilla mit einer davor liegenden 2 km breiten neutralen Zone.

Der an das eigentliche Rifgebiet sich östlich anschließende Landstrich bis zum Muluja-Fluß bildet den hauptsächlichen Schauplatz der bisherigen Kämpfe. Er

liegt an einer Meeresbucht, die sich, vom Kap Tres Forcas bis zum Kap del Agua gemessen, 60 km breit gegen Nordosten öffnet. Die westliche Hälfte dieses Küstenstrichs enthält den Strandsee Mar-Chica, der 3 km südlich von Melilla beginnt und in einer durchschnittlichen Breite von 4 km sich 23 km weit in südöstlicher Richtung hinzieht. Er ist durch eine schmale Nehrung vom offenen Meere getrennt. An ihrem Nordende befindet sich eine enge, im Laufe der Zeit stark versandete Einfahrt. Die Spanier sind dabei, den Kanal auszubaggern, um das Einlaufen von Kanonenbooten zu ermöglichen; doch wird diese Arbeit noch Monate in Anspruch nehmen. Bis jetzt konnte nur eine Flottille kleinerer, den Kriegschiffen entnommener und mit Revolverkanonen und Maschinengewehren bewaffneter Boote auf dem Már-Chica in Tätigkeit treten. Nahe ihrem Südende trägt die Nehrung den neuen Posten La Restinga.

In den nördlichen Teil des Mar-Chica springt von Westen her der Atalayon-Berg als Halbinsel vor. Er liegt 7 km südlich Melilla und in Höhe des Gurugu-Berges, der seinen Sidi-Ahmed-el-Hadj genannten Ausläufer gegen ihn entsendet. Über die verbleibende Einsattelung läuft die Minenbahn; sie ist bis eben dahin fertiggestellt. Weiterhin, bis zu dem 4 km entfernten großen Kabylendorfe Nador, war sie im Bau, als die Feindseligkeiten ausbrachen. Die Minen selbst befinden sich noch weiter südlich in den Bergen.

Das Südwestufer des Mar-Chica wird von einer Ebene begleitet, die zum Teil von Salzsümpfen ausgefüllt ist. Mehrere Flußläufe durchziehen sie, um in die Lagune einzumünden. Am bedeutendsten dieser Gewässer, noch im Hügellande und 11 km südlich von Nador, liegt Seluan mit seiner stark befestigten Kasba, der ehemaligen Residenz des Rogi Bu-Hamara.

Im Südosten wird der Kriegsschauplatz durch den Dschebel Kebdana abgegrenzt, einen Gebirgszug, der das linke Muluja-Ufer begleitet und im Kap del Agua seinen Abschluß findet. 2 km nördlich des Kaps erheben sich die Granitfelsen der Chafarinas aus den Meeresfluten. Es sind drei Inseln, die einen vortrefflichen Ankerplatz umgeben. Eine von ihnen trägt das spanische Presidio.

3. Die Rifkabylen.

Die Bewohner des Kriegsschauplatzes werden von einem ihrer besten Kenner, dem französischen Forschungsreisenden Marquis de Segonzac, wie folgt geschildert: „Sie haben den ausgesprochenen Typus der Berber, viereckige Köpfe, helle Augen, kastanienbraunes, oft sogar blondes Haupt- und Barthaar und meist einen brutalen Gesichtsausdruck.“ Es sind raub- und fehdelustige Gesellen von großer Zähigkeit und Behendigkeit des Körpers und Verschlagenheit des Charakters. Mit den von alters her als Piraten gefürchteten „Rifioten“ haben auch wir Preußen vor einem halben Jahrhundert unliebsame Bekanntschaft gemacht: Nachdem eine preußische Handelsbrigg von ihnen geplündert worden war, unternahm am 7. August 1856 Admiral Prinz Adalbert mit Mannschaften der Korvette „Danzig“ in der Gegend von Tres Forcas eine Landung. Das entstehende Gefecht kostete uns 7 Tote, 18 Verwundete und brachte höchstens einen moralischen Erfolg. Gegen die Spanier haben die Rifbewohner von jeher einen besonders starken Haß genährt. Die Spanier sind nicht bloß fremde Eindringlinge und Ungläubige in ihren Augen, sie sind auch ein Volk, das auf sie mit dem

größten Stolz herabsieht und ihnen — aus den jahrhundertelangen Kämpfen mit den „Moros" auf der Pyrenäen-Halbinsel — eine unversöhnliche Feindschaft nachträgt. Im Gegensatz zu den Franzosen haben die Spanier sich niemals Mühe gegeben, die Sprache, die Charaktereigenschaften und Sitten der Eingeborenen kennen zu lernen; die gleichfalls stolze, dabei tiefreligiöse und leicht erregbare Bevölkerung des Rif ist ihnen fremd geblieben. Daher auch die fatalen Überraschungen zu Beginn des Krieges.

Die Rifbewohner gliedern sich, wie alle Kabylen, in zahlreiche Stämme, die untereinander durchaus nicht immer in Eintracht leben und auch jetzt lediglich durch den gemeinsamen Haß gegen die Fremden miteinander verbunden sind. Ihrer Kriegführung fehlt die einheitliche Leitung, und nur zeitweise haben ihre hervorragendsten Anführer, wie El Chaldy, Abd el Kader und Mizzian, einen über den eigenen Tribus hinausgehenden Einfluß ausgeübt. In die Enge getrieben, der Subsistenzmittel und der Munition beraubt, haben sich einzelne Stämme im Laufe des Feldzuges sogar von der gemeinsamen Sache losgesagt und den Spaniern unterworfen. Zuverlässig aber sind sie dabei nicht, sondern vermutlich bereit, wieder zu den Waffen zu greifen, sobald die Verhältnisse sich ändern würden. Über die Zahl der marokkanischen Streiter ist keine genauere Angabe möglich, schon darum nicht, weil sie durch Ab- und Zuzug unaufhörlich wechselt. Ihre einzelnen, an den verschiedenen Stellen auftretenden „Harkas" wurden von den Spaniern häufig auf 10 000 und mehr Streiter geschätzt. Sie sind mit modernen europäischen Gewehren bewaffnet und wissen sie gut zu handhaben. Wenn sie auch in unserem Sinne taktisch nicht geschult sind, so sind sie doch von Natur und durch Lebensgewohnheit ausgezeichnete Krieger: Zähe in der Verteidigung und todesmutig im Angriff, sind sie auch für europäische Truppen keine zu unterschätzenden Gegner.

4. Die Operationen des Monats Juli.

Gefecht vom 9. Juli. Die Erbauung der Minenbahn, meilenweit über die Grenze des Presidio von Melilla hinaus, hatte bei den selbstbewußten, ihre Freiheit liebenden Kabylen Mißtrauen und Groll erregt. Solange die Arbeiten unter dem Schutze der Forts ausgeführt werden konnten, trat die Feindschaft noch nicht hervor. Sobald aber der Schußbereich der Festungsgeschütze verlassen wurde, regte es sich unter den Eingeborenen. Der einflußreiche Kaïd Chaldy und der Santon*) Messian wußten die gegen die „Fremden und Ungläubigen" gerichtete Bewegung mächtig zu schüren, und am 8. Juli 1909 hatte sich im Gebiet der Beni-bu-Ifrur unweit Nador schon ein ansehnlicher Haufen marokkanischer Krieger versammelt. Die wenigen noch auf den Arbeitsplätzen weilenden Spanier mußten sich entschließen, nach Melilla zurückzugehen. Als am 9. früh die kleine Schar, dem Bahngleise folgend, bis auf 5 km an die Festung herangekommen war, wurde sie plötzlich angefallen; vier spanische Arbeiter verloren das Leben.

Sofort wurden vom Hippodrom aus 2 Kompagnien vorgeschickt, um die Arbeiter aufzunehmen. Es kam zum Gefecht. Die an Zahl weit überlegenen Kabylen hatten sich in der Gegend des Sidi-Musa-Baches, in der Ebene wie an den Hängen des Gurugu ausgebreitet. Schon aber war der Gouverneur von Melilla, General

*) Mohammedanischer „Heiliger".



Marina, mit 6 Kompagnien des Regiments Afrika, dem Disziplinarbataillon, 1 Eskadron, 2 Batterien und einer Pionierabteilung ausgerückt. Ohne Zögern schritt er zum Angriff. Der Höhenzug Sidi-Musa wurde mit Artilleriefeuer überschüttet, dann genommen; der 2 km weiter südlich sich erhebende Bergkamm Sidi-Ahmed-el-Hadj ebenso. Um 3 Uhr nachmittags war der Gegner im Tal des Nador-Baches verschwunden. Die Schwierigkeiten des Geländes, drückende Hitze und quälenden Durst überwindend, hatten die spanischen Truppen große Angriffsfreudigkeit und gute Schulung für die besonderen Erfordernisse afrikanischen Kampfes an den Tag gelegt. Die Verluste waren verhältnismäßig gering.

General Marina beschloß, sich in der eroberten Stellung festzusetzen. Es mochte gewagt sein, mit so geringen Kräften eine ausgedehnte Verteidigungslinie 7 km vorwärts des Fortgürtels einzunehmen. Anderseits kam die ungünstige moralische Wirkung eines etwaigen Rückzuges in Betracht. So wurde der Sidi-Ahmed-el-Hadj besetzt und die Front nach links bis zum Atalayon-Hügel ausgedehnt. Sie wird eine Gesamtlänge von 4 km erreicht haben.

Eintreffen der ersten Verstärkungen: Jägerdivision Tovar. Dem Gouverneur stand zunächst nur die Festungsbesatzung zur Verfügung: 2 Infanterieregimenter — „Melilla"*) und „Afrika"**) —, das Disziplinarbataillon, 1 Eskadron „Jäger von Melilla", 1 Artillerieabteilung zu 3 Batterien, 1 Geniekompagnie. Die Festung durfte aber nicht weiter von Truppen entblößt werden, als es bereits geschehen war. Anderseits erhielt die am 9. Juli auf 1500 Streiter geschätzte feindliche Harka Tag für Tag neuen Zuzug. Verstärkungen waren daher für die Spanier dringend erforderlich. Darum wurde die Jägerdivision unter General Tovar im Mutterlande beschleunigt mobil gemacht. Sie bestand aus 3 gemischten Brigaden, die gleichmäßig aus je 6 Jägerbataillonen, 1 Maschinengewehrabteilung, 1 Eskadron, 3 Batterien und 2 Geniekompagnien zusammengesetzt waren; ferner aus 1 Luftschiffer- und 1 Eisenbahnkompagnie. Mit diesen Verstärkungen ist Marinas Truppenmacht bis zum 2. August auf 22 000 Streitbare gekommen.

In erster Linie trafen am 16. und 17. Juli unter General Imaz 3 Bataillone und 2 Gebirgsbatterien der „Brigade von Barcelona" (3.) in Melilla ein. Sie sollten teilweise schon am 18. ins Feuer kommen. — Mit Recht hob der spanische Offizier, der von Madrid seine „Lettres d'Espagne" an die „France militaire" nach Paris richtete, hervor, daß die aus dem Mutterlande nach Marokko entsandten Truppen aus kriegsungewohnten jungen Soldaten und unversehens einberufenen Reservisten bestanden, die sich den im Rif zu erfüllenden Anforderungen erst allmählich und mühsam anpassen mußten. Er wies gleichzeitig darauf hin, daß hier das Gelände wie der Gegner ganz andere und weit größere Schwierigkeiten bereiteten, als die Franzosen im Schauja-Feldzuge zu überwinden hatten.

Gefecht vom 18. Juli. Am frühen Nachmittag des 18. Juli entwickelten die Kabylen vor der ganzen Front der spanischen Stellung Schwärme von kleinen Schützengruppen. General Marina setzte sparsam einige seiner Kompagnien zum Kampf ein.

*) 10 Kompagnien, davon je eine in Peñon de la Gomera und Alhucemas.

**) 9 Kompagnien, davon eine auf den Chafarinas-Inseln, zwei am Kap del Agua.

Als aber gegen 3 Uhr das Gefecht eine ernstere Wendung nahm, schickte er einen Generalstabsoffizier in schnellster Gangart zurück, um Verstärkungen zu holen. So gelangten die beiden Gebirgsbatterien und mehrere Kompagnien der 3. Jägerbrigade auf den Kampfplatz. Mit dem Sinken des Tages schien das Gefecht erlahmen zu wollen. Indes gegen 9 Uhr abends erneuerte es sich mit großer Heftigkeit. Die Kabylen unternahmen eine Reihe wütender Angriffe, die erst einige 20 Schritt vor den spanischen Schützengräben und Batterien zum Stehen gebracht werden konnten. Hier und da gingen die Verteidiger zum Gegenstoß über. Erst zwischen 4 und 5 Uhr morgens gaben die Angreifer den Kampf auf.

Während des Feuergefechts hatten die Spanier beobachtet, wie einzelne der Kabylen, vermutlich ihre kühnsten und sichersten Schützen, sich aus der allgemeinen Linie vorbewegten und, von Deckung zu Deckung gleitend, nahe genug herankamen, um die Geschützbedienung und die Offiziere ihres Gegners einzeln abschießen zu können.

Nachtgefecht vom 20./21. Juli. General Marina hatte seine vorgeschobene Stellung seit dem 10. Juli durch Feldbefestigungen verstärken lassen und durch Besetzen der Sidi-Musa-Höhe mit Infanterie und Artillerie für den Schutz der rechten Flanke gesorgt. Am 19. und 20. wurden die Spanier unausgesetzt durch den Feind beunruhigt. In der Nacht zum 21. erfolgte ein heftiger Angriff. Die Kabylen machten die kühnsten Versuche, den rechten Flügel der Stellung zu nehmen und zwischen ihr und der Festung zur Eisenbahnlinie vorzudringen. Zum Schutz der Bahnstrecke mußten neue Kräfte entwickelt werden. Im heißen Kampfe gelang es aber den Spaniern, alle Angriffe abzuwehren.

Die vorgeschobenen Stellungen wurden nun von den verfügbaren Truppen der Festung und der gemischten 3. Jägerbrigade unter dem gemeinsamen Befehl des Generals Imaz besetzt. Jedem Jägerbataillon waren 2 Maschinengewehre beigegeben, zum Teil nach Hotchkiß, zum Teil nach Maximschen Modellen. Spanien ist infolge staatlicher Mißwirtschaft und falscher Sparsamkeit in seiner Heeresorganisation und -Bewaffnung zurückgeblieben. Das gilt namentlich auch für seine Artillerie. Die Gebirgsartillerie führt ältere Kruppgeschütze, deren Rohre „unbrauchbar" geworden sein sollen; die Feldbatterien waren meist mit dem gleichfalls veralteten Saint Chamond-9 cm-Geschütz ausgerüstet. Ein Glück für die spanische Artillerie, daß ihr Gegner überhaupt keine Kanonen besaß! In aller Eile wurden neue französische Schneidergeschütze beschafft.

Gefecht vom 23. Juli. Am 22. Juli konnte General Marina über 10 000 Gewehre, 260 Säbel, 24 Geschütze verfügen. Er bedurfte ihrer nötig für einen neuen harten Kampf! In der Nacht zum 23. gingen die Kabylen gegen die rechte Flanke (Sidi-Musa) und die Mitte der spanischen Stellung zum Angriff vor. Oberst Cabrera eilte der bedrohten Besatzung zu Hilfe. Bei Tagesanbruch müssen weitere Kräfte herangeführt werden. Aber es gelingt nicht, das Gefecht wiederherzustellen. Um 8 Uhr muß die vorgeschobene Stellung aufgegeben werden; man geht bis nahe an die Grenze des Presidio zurück! Im Augenblick höchster Gefahr erscheinen 2 soeben ausgeschiffte Bataillone der „Jägerbrigade von Madrid" (1.) auf dem Kampfplatz und bringen die verfolgenden Kabylen durch einen Gegenangriff zum Stehen, danach zum Rückzuge. — Des Feindes Leistung in diesem Gefecht — die Wegnahme befestigter

Stellungen, die Überwältigung der spanischen Reserven, die Verfolgung bis unter die Kanonen der Festung — und alles das ohne eigene Geschütze — bleibt erstaunlich. Freilich erlitten die Kabylen schwere Verluste; aber auch die Spanier haben nach amtlichem Bericht 300 Mann eingebüßt, und es ist nicht ausgeschlossen, daß diese Ziffer der öffentlichen Meinung zuliebe stark nach unten abgerundet ist. Oberst Cabrera und Oberstleutnant Ibanez Marin, der bekannteste unter den spanischen Militärschriftstellern der Jetztzeit, sind an der Spitze ihrer Truppen gefallen.

Die Spanier haben in allen Gefechten verhältnismäßig viel Offiziere verloren, namentlich auch solche höheren Ranges. Der Verfasser der „Lettres d'Espagne" erklärt diese Erscheinung, indem er sagt, die pflichttreuen spanischen Offiziere müßten ihre Person in besonderem Maße der Gefahr aussetzen und Beispiele der Selbstaufopferung geben — bis zu dem Tage, wo sie ihre Truppen völlig in der Hand haben würden! Es klingt bedenklich, wenn ein spanischer Offizier sich derartig äußert. Dennoch mag man der „Daily Mail" nicht glauben, was sie als angeblich zuverlässige Nachricht verbreitet hat: Nachdem beim Einschiffen der „Jägerbrigade von Barcelona" und später bei den Straßenkämpfen in dieser Stadt allerdings grobe Fälle von Indisziplin vorgekommen waren, habe selbst vor dem Feinde ein ganzes Bataillon gemeutert und seinen Kommandeur beim Ansturm der Kabylen im Stich gelassen! Andere Truppen hätten beim Antreten zum Angriff ihre Offiziere aufgefordert, sich vor die Front zu begeben. Ein neues „en avant les épaulettes!" — Die spanischen Offiziere wissen von selber, was sie beim Draufgehen zu tun haben.

Die spanische Zensur ist überaus streng gewesen, und weit über das militärische Bedürfnis hinaus wurden die Vorgänge bei Melilla geheim gehalten. Aus politischen Gründen! Aber das Gegenteil vom Gewollten ist erreicht worden. Die Verheimlichung und Beschönigung ungünstiger Tatsachen hat ihren Zweck völlig verfehlt, in höchstem Grade aufregend gewirkt und zu übertreibenden Gerüchten geführt. Da man über die Verluste an Toten und Verwundeten nichts Zuverlässiges erfuhr, wurden die Ziffern von der öffentlichen Meinung bis ins Unglaubliche gesteigert. Es hieß auch, am 23. sollte die vorgeschobene Stellung in ihrer ganzen Ausdehnung verloren gegangen sein. Es scheint aber, daß der isoliert am Mar-Chica gelegene Atalayon-Hügel von den Spaniern behauptet wurde. Jedenfalls war er am Tage des nächsten größeren Gefechts, am 27. Juli, in ihren Händen.

Gefecht vom 27. Juli. Die „Jägerbrigade von Madrid" war völlig eingetroffen und die Truppenmacht des Gouverneurs auf 12 000 Gewehre, 380 Säbel und 36 Geschütze angewachsen, als dieser blutige Tag anbrach. Noch in der Nacht war es den Kabylen gelungen, die Eisenbahnstrecke nahe südlich der Festung auf 200 m Länge zu unterbrechen. Sie sollte wiederhergestellt werden. Auch waren die Truppen auf dem Atalayon-Hügel sofort mit Lebensmitteln, Wasser und frischer Munition zu versorgen. General Marina befahl daher folgende Truppeneinteilung: Ein Detachement deckt den Transport von Lebensmitteln usw. Ein zweites Detachement, die halbe 3. Jägerbrigade, deckt die Wiederherstellungsarbeiten an der Eisenbahn. Die 1. Jägerbrigade unter General Pintos manövriert frei, je nach Umständen. Die Geschütze der Forts Camellos und Hipodromo, des Atalayon-Hügels, ferner des Schulschiffs „Numancia" und des Kanonenboots „Pinzon" sollten die Vorbewegung unterstützen.

Die spätere Geschichtsforschung wird zu ermitteln haben, auf welche Weise es zum unglücklichen Gefecht der Brigade Pintos gekommen ist; ob ihr der Angriff mit ungenügenden Kräften befohlen wurde, oder ob Pintos aus eigenem Antrieb handelte. Im Augenblick ist diese Frage nicht zu beantworten, ebensowenig wie die nach dem genaueren Schauplatz des Kampfes. Jedenfalls spielte er sich auf den Osthängen des Gurugu-Berges ab und vielleicht auf dem am 23. Juli verloren gegangenen Sidi-Ahmed-el-Hadj. Bekannt ist folgendes über den Gefechtsverlauf: General Pintos ließ im Vertrauen auf die vorhergegangene Artilleriewirkung zwei seiner Bataillone gegen Schützengräben zum Angriff schreiten, die von den Kabylen auf einem Bergkamm angelegt und besetzt worden waren. Der Feind machte einen Gegenangriff, und es kam in der von den Spaniern so genannten „Höllenschlucht" zu einem blutigen Kampf Mann gegen Mann. Ein drittes Bataillon stieß in den Wirrwarr hinein. Die Kabylen wichen, und die Spanier suchten sich auf dem eroberten Bergkamm festzusetzen. Da erfolgte ein neuer wütender Angriff in ihre rechte Flanke. In das entstehende Handgemenge griffen die noch verfügbaren 3 Bataillone der Brigade ein, ohne das Gefecht wiederherstellen zu können. Die Brigade flutete unter schweren Verlusten zurück. 51 Offiziere und an 600 Mann bedeckten tot oder verwundet das Schlachtfeld. General Pintos und drei Bataillonskommandeure waren gefallen, zwei andere verwundet.

Selbstverständlich hatten auch die Kabylen eine sehr große Zahl ihrer Streiter eingebüßt. Die Folge war, daß sie auf eine Offensive im größeren Stil vorläufig verzichteten. Ihre Hauptmasse hielt sich hinter den Felsen und in den Schluchten des Gurugu-Berges zurück. Kleinere Abteilungen aber stiegen von da beinahe täglich herab, um die Verbindung der vorgeschobenen spanischen Stellung mit der Festung zu stören. Die Deckung der notwendigen Transporte führte zu zahlreichen Scharmützeln. Am späten Abend des 2. August wurde sogar mit großer Kühnheit ein Blockhaus angegriffen, das von den Spaniern nur etwa 800 m südwestlich des Forts Hipodromo erbaut worden war. Es scheint, daß das noch nicht ganz fertige Blockhaus genommen wurde und erst durch stärkere Kräfte zurückerobert werden konnte. So bildete der von den Kabylen besetzt gehaltene Gurugu-Berg die nächsten acht Wochen hindurch eine unablässig drohende, ernste Flankengefahr, und sein Name gewann bei den Spaniern im Rifgebiet wie in der Heimat einen verhängnisvollen Klang.

5. Die revolutionäre Bewegung in Spanien.

Die ungünstige Entwicklung des mit gutem Erfolg eröffneten Feldzuges und besonders die in den Gefechten erlittenen schweren Verluste trugen dazu bei, die im spanischen Volk schon seit langer Zeit gärende Unzufriedenheit mit der Regierung des Kabinetts Maura zum offenen Ausbruch zu bringen. Man war empört darüber, daß nur der arme Mann als Soldat in dem ungesunden Klima von Melilla seine Haut zu Markte tragen sollte, während der wohlhabende sich durch Loskauf vom Militärdienst befreite. Überhaupt war der anscheinend nur zugunsten der Minengesellschaften begonnene kostspielige Krieg unpopulär, umsomehr, als er eine gar nicht abzusehende Ausdehnung annahm. Es entstand eine revolutionäre Bewegung zu dem ausgesprochenen Zweck, weitere Truppensendungen nach Marokko zu verhindern und die Aktionsfreiheit der Regierung für diesen Krieg lahmzulegen. Zumal die Provinz Katalonien geriet

in vollen Aufruhr. Hier wurden von den Aufständischen an vielen Stellen die Eisenbahnen, die Telegraphen- und Telephonleitungen unterbrochen. In Barcelona kam es zu mehrtägigen Straßenkämpfen. Auch in den Provinzen Navarra, Aragonien, Valencia und Murcia stellte sich die Notwendigkeit heraus, Truppen zur Aufrechterhaltung der gesetzlichen Ordnung zusammenzuziehen. Am 28. Juli wurde über ganz Spanien der Belagerungszustand verhängt. Dem tatkräftigen Einschreiten der Regierung gelang es, den Aufruhr zu unterdrücken. Hierzu wirkte namentlich die am 5. August erfolgende Beseitigung des Loskaufs vom Militärdienst mit. Aber bald wurde diese uns so gerechtfertigt erscheinende Maßnahme wieder rückgängig gemacht, um Geld zur Deckung der Kriegskosten zu beschaffen. So blieb die Unzufriedenheit im Volke, solange Maura am Staatsruder war, bestehen. Doch der Krieg konnte mit verstärkten Kräften fortgesetzt werden.

6. Eintreffen der Division Orozco, Beschießung des Gurugu-Berges.

Da die spanische Marine nur über zwei Transportschiffe verfügt, wurden zur Überführung des Expeditionskorps von Barcelona, Malaga, Algeciras und Cadix noch 13 Dampfer der „Transatlantischen Schiffahrtgesellschaft" gechartert. Mit ihrer Hilfe gelang es, bis zum 2. August die letzte (2.) gemischte Jägerbrigade nach Marokko zu schaffen, so daß General Tovar nun seine ganze Division zusammen hatte. Mit einigen Tagen Abstand folgten die ersten Transporte der Infanteriedivision (1.) des Generals Orozco. Diese bestand aus der 1. Brigade — General Aguilera, Regimenter del Rey und de Léon —, der 2. Brigade — General San Martin, Regimenter Saboya und Wad Ras —, aus 2 Eskadrons, 3 Schnellfeuerbatterien mit Schneidergeschützen und 2 Geniekompagnien. Als am 10. August ihre letzten Truppen eingetroffen waren, verfügte General Marina über rund 30 000 Streitbare.

Aber noch sollte die oft angekündigte spanische Offensive auf sich warten lassen. Die blutigen Erfahrungen des 27. Juli wirkten nach und führten zu dem Versuch, die Verteidiger des Gurugu-Berges durch bloßes Geschützfeuer zu vertreiben. Seit dem 3. August schwebte der Fesselballon „Urano" über dem Hippodrom. Ein Beobachtungsoffizier meldete von ihm aus, wo sich auf den Hängen und in den Schluchten des Gurugu feindliche Gruppen erkennen ließen. Dann nahmen die südlichen Forts der Festung, die Geschütze des Sidi-Musa- und des Atalayon-Hügels und bis zu 5 Kriegschiffen — diese jedenfalls auf recht weite Entfernung — das Feuer dagegen auf. Trotz wochenlanger Bemühung und gewaltigen Munitionsaufwandes konnte auf diese Weise kein nachhaltiger Erfolg erzielt werden. Es ist eben etwas ganz anderes, ob ein deckungsloses Plateau von geringer Größe unter umfassendes Feuer genommen wird, wie der Mont Avron im Nordosten von Paris 1870, oder ein wild zerklüftetes Felsengebirge, an dessen ausgedehnten Hängen der Verteidiger seine Stellungen beliebig wechseln kann, weil er überall gute Deckung und eigene Schußwirkung findet. Wenn ein spanisches Geschoß in der Nähe eines Kabylenschwarmes platzte, mag er auseinandergestoben sein, um sich an anderer Stelle besser zu decken. Die Verluste waren dabei vermutlich ganz gering, wenn auch die amtlichen spanischen Berichte häufig genug frohlockten. Es half nichts, der Gurugu mußte von mehreren Seiten, namentlich auch von Süden her, durch Infanterie umfassend angegriffen werden. Mindestens waren

die einleitenden Bewegungen hierzu auszuführen. Vielleicht zogen die Kabylen, wenn sie ihren Rückzug ernstlich bedroht sahen, freiwillig ab, um sich nicht umzingeln zu lassen. Es kam also darauf an, mit starken Kräften die Gegend südlich des Gurugu zu gewinnen.

7. Vorbereitung der allgemeinen Offensive.

Am 24. August gingen auf der Reede vor La Restinga folgende Kriegschiffe vor Anker: der Panzerkreuzer „Princesa de Asturias", der geschützte Kreuzer „Emperador Carlos V", der Torpedobootzerstörer „Osado" und das Kanonenboot 3. Klasse „Pinzon". Gleichzeitig traf in Fußmärschen von Melilla über die Nehrung das Regiment „del Rey" mit 1 Eskadron und 1 Batterie bei La Restinga ein, wo ein bedeutendes Lebensmitteldepot angelegt, zwei Schiffe mit Vorrichtungen zur Trinkwasserbereitung stationiert und Verpflegungskolonnen aus Lastkamelen errichtet worden waren. Am 25. rückten die eben genannten Truppen in ein Lager bei Suk-el-Arba am Ostende des Mar-Chica; das Lager wurde befestigt. Bis zum 5. September vereinigte sich dort die ganze Division Orozco.

Inzwischen war der Posten am Cap del Agua mit Hilfe der bei den Jägerbataillonen der Division Tovar gebildeten 5. Kompagnien verstärkt worden. Das dortige Kommando wurde dem Generalstabsoberst Larrea übertragen, einem Manne, der durch jahrelange Tätigkeit beim Gouvernement von Melilla mit den Landesverhältnissen wohl vertraut war. Am 26. August drang er erfolgreich in südlicher Richtung vor, um Tasaguin im Kebdana-Gebirge zu besetzen. Am 30. marschierte er längs der Meeresküste westwärts. Am 4. September besetzte er unter Mitwirkung des kleinen Kreuzers „Estremadura" das halbwegs zwischen dem Kap und Suk-el-Arba gelegene Sidi-Brahim.

Weniger glücklich operierte General Aguilera von Suk-el-Arba aus. Am 31. August war er in südlicher Richtung vorgegangen und schon wenige Kilometer vom Lager mit dem Lehadarastamm zusammengestoßen. Das entstehende Gefecht soll den Lehadaras eine „ernste Lehre" gewesen sein. Man gewinnt indessen den Eindruck, daß sie nicht etwa Vorsicht gelernt haben, sondern erfolgreiches Kämpfen. Denn als Aguilera am 4. September mit einer gemischten Halbbrigade von Suk-el-Arba längs der Küste abmarschierte, um Larrea bei Sidi-Brahim die Hand zu reichen, wurde er von den Lehadaras angefallen und zum Rückzuge genötigt. Dabei wurde seine Nachhut von den verfolgenden Kabylen scharf gedrängt und mußte durch eine aus dem Lager schleunigst vorgeschickte neue Truppenabteilung aufgenommen werden.

Gefecht vom 6. September. Am 6. September wurde Aguilera vom General Marina in südwestlicher Richtung vorgeschickt. Er marschierte in zwei Kolonnen, rechts mit dem Regiment „del Rey", 2 Eskadrons und 1 Schnellfeuerbatterie, links mit dem Regiment „León", 1 Eskadron und 1 Gebirgsbatterie. Nur 5 km vom Lager traf man auf den Feind. Um den Erfolg zu sichern, entsandte Marina gleich noch 1 Bataillon, 1 Batterie zur Verstärkung des rechten Flügels. Außerdem beteiligte sich die Bootsflottille auf dem Mar-Chica am Feuergefecht: ein Dampfbeiboot des Schulschiffs „Numancia", ein Motorboot vom „Emperador Carlos V", zwei Boote der „Princesa de Asturias" und die Schaluppe „Cartagena". Die Kabylen wurden

schließlich zum Rückzuge gezwungen. Die Spanier biwakierten auf dem Gefechtsfelde und gingen mit der Brigade Aguilera am nächsten Tage noch etwas weiter vor. Um die Mitte des September vereinigte General Orozco seine ganze Division in einem befestigten Lager bei Mayen-Moh, 12 km östlich von Seluan.

Die spanischen Streitkräfte waren seit dem 5. September folgendermaßen gruppiert: 1. Rechter Flügel — Festung Melilla und vorgeschobene Stellung zwischen dem Gurugu und dem Mar-Chica — Festungstruppen unter General Real und Jägerdivision Tovar; 2. Linker Flügel — Gegend von Suk-el-Arba — Division Orozco; 3. Flankenschutz — bei Sidi-Brahim und am Cap del Agua — Detachement Larrea. Man war aus der „Mausefalle" von Melilla glücklich herausgekommen, hatte eine breitere Operationsbasis gewonnen und den konzentrischen Vormarsch gegen die feindlichen Hauptkräfte vorbereitet. Zur Durchführung dieser Operation fühlte man sich indessen noch immer nicht stark genug. Der bei La Restinga stationierte zweite Fesselballon „El Globo" meldete bedeutende feindliche Massen bei Seluan und dies trug wesentlich dazu bei, daß der Beginn der allgemeinen Offensive verzögert wurde.

Eintreffen der Division Sotomayor. Hierzu wurde das Eintreffen einer dritten Division aus dem Mutterlande, der des Generals Sotomayor abgewartet. Bei ihrer schon am 16. August begonnenen Mobilmachung hat man — wie es scheint, aus politischen Gründen — ein anderes Verfahren eingeschlagen, als bei Aufstellung der Divisionen Tovar und Orozco. Bei diesen waren die Truppenteile durch Einziehung zahlreicher Reservisten auf die erforderliche Stärke gebracht worden. Dabei war man auf Schwierigkeiten gestoßen. Um den Unwillen des Volkes zu besänftigen, hatte man sich dazu verstanden, den Loskauf der Wohlhabenden vom Militärdienst vorübergehend aufzuheben. Jetzt wollte man ihn wieder einführen. Man verzichtete also auf Reservisten und entnahm die nötige Verstärkung der zum Ausrücken bestimmten Truppenteile dem Friedensstande anderer Regimenter.

Die Division Sotomayor wurde vom 9. bis zum 14. September in Malaga eingeschifft. Sie war der Division Orozco entsprechend zusammengesetzt und bestand aus der Brigade von Vitoria — General Ayala Mendoza, Regimenter Cuenca und Guipuzcoa —, der Brigade von Léon — General Brualla Gil, Regimenter del Principe und Burgos —, 3 Eskadrons, 3 Schnellfeuerbatterien, 2 Geniekompagnien, im ganzen 8000 Streitbare.

8. Allgemeine Offensive der Spanier, 20. bis 30. September.

Die unaufhörlichen Scharmützel rings um Melilla ließen in Verbindung mit Kundschafternachrichten den Schluß zu, daß man den Feind in drei Hauptgruppen sich gegenüber hatte, nämlich die Harka Abd-el-Kaders im Gurugu-Gebirge, eine zweite Harka bei Nador und die dritte, gewissermaßen eine allgemeine Reserve, unter Chaldy bei Seluan. Um für den Angriff gegen die Hauptstellung Abd-el-Kaders am Gurugu-Berg Rückenfreiheit zu gewinnen, beschloß General Marina, die Gelaya-Halbinsel auf einer von Melilla westwärts führenden Linie zu durchqueren und dadurch die nördlich dieser Linie hausenden Beni-Sikars von ihren Kampfgenossen zu trennen und zur Waffenstreckung zu veranlassen. Diese Operation führte am 20. September zu

einem Erfolg, so daß man in Madrid vom „dia de regocijo y de orgullo para España“, dem „Tag der Freude und des Stolzes für Spanien“, sprechen konnte.

Kämpfe auf der Gelaya-Halbinsel. Unterstützt durch das Feuer der Forts Rostrogordo, Cabrerizas-altas, Aguariach und Camellos setzten sich die Truppen in Bewegung: 8 Bataillone der Division Tovar,*) 3 Bataillone der Festungsbesatzung, 3 Schwadronen und 6 Batterien. In Reserve folgte die Brigade Ayala der Division Sotomayor. Eine rechte Hauptkolonne marschierte auf Taxdirt, die linke auf Jatel; beide Orte sind im Gebirge westlich Melilla und nördlich des Gurugu-Berges zu suchen. Ein kleines, in der Hauptsache aus 2 Jägerkompagnien bestehendes Detachement ging längs der Ostküste der Gelaya-Halbinsel gegen das Kap Tres Forcas vor, begleitet vom Kanonenboot „Pinzon“. Die Kreuzer „Carlos V“, „Estremadura“ und das Kanonenboot 1. Klasse „General Concha“ erschienen an der Westküste der Halbinsel, um dort für ein Zusammenwirken mit den Hauptkolonnen bereit zu sein.

Die von General Alfau geführte rechte Kolonne besetzte Taxdirt ohne große Schwierigkeiten; die linke unter General Morales wurde aber, als sie im Begriff war, die „Oleanderschlucht“ (Las Adelfas) zu durchschreiten, von den Kabylen wütend angefallen. Die 4 Jägerbataillone dieser Kolonne scheinen bei dem auf nächster Entfernung entbrennenden Kampf umfaßt worden und infolge eintretenden Munitionsmangels in eine recht kritische Lage geraten zu sein, so daß sie von der Kavallerie in zwei heldenmütig gerittenen Attacken herausgehauen werden mußten. 150 bis 200 Mann gingen verloren.

Am 22. September, dem „dia de la marcha victoriosa“, wurde Suk-el-Had, der Hauptort der Beni-Sikars, besetzt und wenige Tage darauf die Westküste der Halbinsel erreicht, wo man mit den dort kreuzenden Kriegschiffen in Verbindung trat.

Besetzung von Nador und Seluan. Aus dem Lager von Mayen-Moh setzte sich die Division Orozco am 25. September in Bewegung. Zwei Kolonnen waren gebildet: Zur Rechten marschierte die Brigade San Martin durch die Küstenebene südlich der Lagune geradeswegs auf Nador; zur Linken machte die Brigade Aguilera zunächst eine Scheinbewegung auf Seluan, was zur Folge gehabt haben soll, daß ein großer Teil der in den Befestigungen von Nador stehenden Kabylen schleunigst nach dem bedroht geglaubten Seluan abzog. Aguilera aber bog nordwärts ab und vereinigte sich mittags am Tauima-Berge wieder mit San Martin. Auf dieser an der Mündung des Seluan-Flusses in das Mar-Chica gelegenen Höhe blieb ein Infanterieregiment mit Artillerie in schnell verschanzter Stellung zurück. Das Gros seiner Division führte Orozco gegen Nador. Der Ort wurde von Südosten her angegriffen, während die Geschütze vom Atalayon und Sidi-Ahmed-el-Hadj aus nordöstlicher und nördlicher Richtung hineinfeuerten. Es hätte eines solchen Kraftaufwandes kaum bedurft, denn Nador war von den Kabylen nur noch schwach besetzt und wurde ohne große Kampfarbeit eingenommen. Die Spanier verwandelten das als groß und reich geschilderte Dorf in einen Trümmerhaufen, eine Maßregel, die weder vom menschlichen noch vom militärischen Standpunkte aus gerechtfertigt erscheint.

---

*) Die verstärkte Brigade Imaz (3.) blieb in der verschanzten Stellung Sidi-Ahmed-el-Hadj—Atalayon stehen.

Am 26. September reichten sich die beiden Divisionen Orozco und Tovar bei Nador die Hand, um tags darauf gemeinsam gegen Seluan vorzugehen. Der von General Marina persönlich geleitete Angriff erfolgte auch hier wieder in zwei Kolonnen, von denen die eine (Tovar) ein frontales Feuergefecht führte, während die andere (Orozco) den Ort im Osten umfaßte. Und auch hier führte der umfassende, durch Artillerie und Maschinengewehre kräftig unterstützte Angriff, dem die Kabylen nur ihr Gewehrfeuer entgegensetzen konnten, zum Erfolg. Seluan mit seiner festen Kasba, der ehemaligen Residenz des Rogi Bu-Hamara, wurde erobert und die Harka des Kaid Chaldy zersprengt.

Man jubelte in Madrid. Leider brachte schon die Nacht zum 28. September einen Rückschlag, wenn auch nicht von entscheidender Bedeutung. Ein Lager der Division Sotomayor bei Suk-el-Had wurde von mehreren Hundert Kabylen überfallen. Unter den getöteten Spaniern befand sich auch der Oberst Martinez. Am 29. aber konnte auf dem höchsten Gipfel des Gurugu-Berges das spanische Banner aufgepflanzt werden. Und wieder jauchzte Madrid und hielt das Ende des Krieges für gekommen! Der schreckliche Gurugu, diese beständig drohende Gefahr zwei lange Monate hindurch, schien überwunden. In Wahrheit ist es auf diesem von Schluchten zerklüfteten Gebirgsstock auch den Oktober hindurch noch nicht geheuer gewesen. Kleinere, aber verwegen auftretende Kabylenbanden haben den Truppen Sotomayors immer wieder zu schaffen gemacht. Am 5., 7. und 14. Oktober ist es dort zu Scharmützeln gekommen.

Gefecht vom 30. September. Am 30. September hatten die Spanier in der Gegend von Seluan einen ernsten Strauß zu bestehen. In ihrer dortigen Stellung fühlten sie sich von den nahebei verschanzten Kabylen unablässig bedroht. General Marina befahl eine „Erkundung" mit starken Kräften in Richtung auf El-Jemis, 10 km nordwestlich von Seluan. Der Hauptzweck war wohl, sich selbst Luft zu machen und mit der Division Sotomayor bei Suk-el-Had in Verbindung zu treten.

Beteiligt waren die Division Tovar mit 6 Bataillonen, 2 Eskadrons, 6 Batterien und die 2. Brigade der Division Orozco, jetzt unter General Vicario.*) Eine etwa 10 000 Streiter zählende Harka unter Chaldy**) und Mizzian hatte mit den Hauptkräften die Berge Argon und Milon besetzt und Vortruppen gegen Seluan vorgeschoben. Mit ihnen trat der geradeswegs auf El-Jemis marschierende General Tovar um 8½ Uhr morgens ins Gefecht. Absichtlich drang er nur langsam vor, indem er auf die umfassende Wirkung der links von ihm vorgehenden Brigade Vicario rechnete. Indessen wurde der Widerstand der Kabylen allmählich immer zäher. Gegen 1 Uhr kamen die Truppen Tovars in ernste Bedrängnis, und Vicario mußte ihrem linken Flügel zu Hilfe eilen. Um 2½ Uhr sahen sich die Spanier zum Rückzuge auf Seluan genötigt.

Sofort machten die Kabylen einen wütenden Gegenangriff. Sie warfen sich auf die ihnen zunächst befindlichen zwei Jägerbataillone Tovars, die in Gefahr kamen, von der Übermacht erdrückt zu werden. Um sie frei zu machen, ging das Jägerbataillon Figueras mit einem glänzenden Bajonettangriff dem Gegner auf den Leib. Es ließ

*) An Stelle des zum Divisionskommandeur beförderten Generals San Martin.

**) Die am 27. zersprengte Harka Chaldys scheint sich danach schnell wieder zusammengefunden zu haben.



fast die Hälfte seiner Mannschaft auf dem Kampfplatz liegen; aber es erwarb seiner Fahne durch den bewiesenen Heldenmut das Ehrenkreuz von San Fernando.*) — In einem späteren Gefechtsabschnitt kam es auf dem äußersten linken Flügel der Spanier noch einmal zu wildem Handgemenge. Die Artillerie feuerte mit Kartätschen, und die Kavallerie attackierte, um ihr das Aufprotzen und Zurückkommen zu ermöglichen.

Ganz besonders sollen sich auf diesem Rückzuge, wie schon bei früheren Gelegenheiten, die Maschinengewehre bewährt haben, indem sie bis zum allerletzten Augenblick aushielten, um der Infanterie das Zurückgehen zu erleichtern, und dann wieder in neue Aufnahmestellungen eilten.

Gegen 6 Uhr nachmittags gewannen die Spanier den Schutz ihres Lagers bei Seluan. Sie hatten mehrere Hundert Mann und namentlich wieder viele Offiziere verloren. General Vicario war, durch den Kopf geschossen, vom Pferde gesunken.

9. Abschluß der Operationen.

Die erste Hälfte des Monats Oktober verlief verhältnismäßig ruhig. Allerdings fanden beinahe täglich die üblichen Guerilla-Unternehmungen der Kabylen statt, kleine Überfälle von spanischen Vorposten, Angriffe auf Lebensmitteltransporte usw.; — zu einem größeren Gefecht kam es aber erst am 17. Oktober.

Inzwischen hatte General Marina auf seinen Wunsch weitere Verstärkungen erhalten. Zuerst zwei Reiterregimenter, die mit zwei anderen, schon auf dem Kriegsschauplatz befindlichen Regimentern zu einer Kavalleriedivision unter General Huertas zusammengestellt wurden.**) Dann wurde eine Infanteriebrigade ausgeschifft; sie gehörte zur Division Ampudia, bestand aus den Regimentern San Fernando und de Ceriñola sowie einer Maschinengewehrabteilung und wurde vom General Carbo befehligt.

Die abermalige Verstärkung des Expeditionskorps führte in Verbindung mit dem im letzten Drittel des September erfochtenen Erfolge der Spanier dahin, daß in Frankreich ein lebhaftes Mißtrauen rege wurde. In der Pariser Tagespresse wurde die Frage aufgeworfen, was Spanien denn eigentlich in Marokko vorhabe. Man forderte die spanische Regierung zu offener Erklärung hierüber auf, und die „Aurore“ erinnerte an die Vertragsbestimmungen von Algeciras. Der „Matin“ endlich veröffentlichte eine Unterredung mit dem General d'Amade, dem verdienstvollen französischen Führer im Schauja-Feldzuge. Dieser erklärte, daß die Zukunft Algeriens durch das spanische Unternehmen ernstlich bedroht sei. Algerien bedürfe zu seiner Entwicklung des Landweges über Udschda—Taza—Fez nach Rabat am Atlantischen Ozean. Gerate Taza in die Hände der Spanier, so würde für Frankreich ein „marokkanisches Faschoda“ daraus entstehen. Frankreich müsse in kürzester Zeit einschreiten, um seine wirtschaftlichen und politischen Interessen in Afrika zu retten! — Der General hatte dem Empfinden der französischen Kolonialpolitiker offenbar den treffendsten Ausdruck gegeben und seiner Regierung einen guten Dienst geleistet, wenn sie sich auch dem Scheine zuliebe entschließen mußte, ihn zunächst

---

*) Die gleiche Auszeichnung ist den »jinetes« (Reitern) Alfons XII. zuteil geworden, die am 20. September bei Jatel so glänzende Attacken geritten haben.

**) Der Infant Don Carlos übernahm die Führung einer Husarenbrigade.



Skizze der Gegend um Melilla.



für seine Enthüllungen durch Stellung zur Disposition zu maßregeln. Der Vorgang verfehlte seine Wirkung in Spanien umsoweniger, als gleichzeitig im englischen Unterhause die Gefahr einer Besetzung von Tetuan durch die Spanier zur Sprache kam. Die in Madrid bis dahin recht hoch gespannten Hoffnungen auf Gebietserweiterung erlitten eine merkliche Abkühlung, und man entschloß sich, die bisher abgelehnten Verhandlungen mit einer vom Sultan Mulay-Hafid entsandten Abordnung nun doch aufzunehmen.

Bald sollte die spanische Kriegführung auch durch Geschehnisse auf dem Gebiet der inneren Politik beeinflußt werden. Die kriegsrechtliche Aburteilung und Erschießung des anarchistischen Freiheitsschwärmers Ferrer hatte den im Lande gärenden Groll gegen das konservativ-klerikale Ministerium aufs äußerste gesteigert. Am 21. Oktober erlag das Kabinett Maura dem Ansturm der Liberalen und Demokraten in der Abgeordnetenkammer, und ein liberales Ministerium unter Führung Morets kam ans Ruder. Damit gewannen die Bestrebungen des Sultans, zwischen den Spaniern und den Rifkabylen einen friedlichen Ausgleich herbeizuführen, zum ersten Male Aussicht auf Erfolg.

Einmal war, wie schon erwähnt, die Kriegsfackel allerdings noch hell aufgeflammt. Am 17. Oktober unternahm General Aguilera mit 3 Bataillonen, 3 Eskadrons und 2 Batterien eine gewaltsame Erkundung von Nador in nordwestlicher Richtung, kam aber nur um 6 km vorwärts. Auf seinem Rückmarsch wurde er derart vom Feinde bedrängt, daß weitere Truppen ausrücken mußten, um ihn aufzunehmen. Am 18. Oktober fand auf der Front des Generals Sotomayor ein Reitergefecht statt, hervorgerufen durch den Widerstand, den die Spanier bei der Beschaffung von Trinkwasser gefunden hatten. In der Nacht zum 19. wurden die Stellungen des Generals Orozco wütend angefallen. Indessen am 20. Oktober schifften sich in Tanger die Gesandten Mulay-Hafids nach Melilla ein, um zwischen dem General Marina und den Rifioten zu vermitteln.

Nun kamen auch noch elementare Ereignisse hinzu, die auf baldige Einstellung der Feindseligkeiten hinwirkten. Furchtbare Regenstürme setzten alle Lager unter Wasser, beschädigten die angehäuften Vorräte und erschwerten die Operationen, indem sie die meisten Wege unbrauchbar machten. Unter den spanischen Truppen brachen Epidemien aus. Ruhr und Typhus, die bekannten Geißeln der auf ein längeres Lagern bei ungesunder Witterung angewiesenen Heere, hier auch noch das Sumpffieber, lichteten die Reihen. Über 200 Kranke sollen täglich den Lazaretten zugeführt worden sein. Die Guerilla-Unternehmungen der Kabylen dauerten zwar noch eine Weile fort und wagten sich selbst bis an die Forts von Melilla heran. In den ersten Novembertagen trat indes Ruhe ein; das anhaltend schlechte Wetter schien den zähen Haß und kühnen Wagemut der Rifioten allmählich doch auch zu dämpfen.

Der neue Ministerpräsident Moret hatte die baldige Beendigung des bei einem großen Teil des spanischen Volkes durchaus unbeliebten Rifkrieges schon in sein erstes Programm aufgenommen. Jetzt verkündete er als Endziel der Operationen die Erwerbung der Gelaya-Halbinsel und des Mar-Chica für Spanien. Man darf annehmen, daß diese Einschränkung der früheren, ohne Zweifel viel weitergehenden spanischen Pläne im Einvernehmen mit der französischen Regierung erfolgt ist. Viel weniger

konnte diese dem Nachbar allerdings wohl nicht zubilligen, wenn Frankreich die von ihm selbst besetzten marokkanischen Gebietsteile am Muluja-Fluß und bei Casablanca behaupten sollte! Zweifelhaft bleibt dabei noch immer, ob die eigentlichen Minengebiete am Uksen- und am Afraberge den Spaniern überlassen werden sollen. Freilich schien es beim Ausbruch des Krieges sich gerade um ihren Besitz zu handeln. Anderseits liegen sie nicht mehr auf der „Halbinsel", und alle Versuche der Spanier, von Seluan oder Nador aus auf diese wertvollsten Objekte die Hand zu legen, sind an dem tapfern Widerstand der Rifioten gescheitert. Jedenfalls aber wird das Gebiet von Melilla erweitert werden. Am Kap Tres Forcas haben die Spanier sich häuslich niedergelassen und noch im ersten Drittel des Oktober den Bau eines Leuchtturms begonnen. An der Westküste der Gelaya-Halbinsel haben sie sich unter Mitwirkung ihrer Kriegschiffe neue Ankerplätze gesichert, die bei östlichen Stürmen Schutz gewähren. An der Ostküste hoffen sie im Mar-Chica einen wertvollen Hafen zu gewinnen, wozu freilich wohl noch sehr beträchtliche Baggerarbeiten nötig sein werden.

Um das Innere der Halbinsel mit Sicherheit zu beherrschen, haben die Spanier noch am 6. November eine „Schlußoperation" unternommen. Hierzu waren einige Tage zuvor die bei Seluan und Nador stehenden Teile der Divisionen Orozco und Tovar nach Melilla zurückgeführt worden, wozu übrigens auch der Zustand dieser durch unaufhörliche Kämpfe und durch die Epidemien stark mitgenommenen Truppen genötigt haben mag. Seluan und Nador wurden durch die noch frischen Regimenter des Generals Carbo besetzt. Von Melilla aus gingen nun 6000 Spanier westwärts in das Gebiet der Beni-Sicars vor und besetzten ohne Schwertstreich Hidun*) und das „Heiligtum" Sidi-Amar. Ein Fesselballon soll dabei gute Dienste geleistet haben. Auch die Kriegschiffe waren zur Mitwirkung bereit. Es ist aber, wie gesagt, zu keinem Kampf gekommen, so daß man annehmen kann, daß die Gesandten Mulay-Hafids die Beni-Sicars bereits in friedlichem Sinne beeinflußt hatten. Der Ort Hidun soll seiner beherrschenden Lage wegen befestigt werden.

Die spanischen Operationen im Rifgebiet scheinen ihr Ende erreicht zu haben.

10. Schlußbetrachtung.

Aus dem Riffeldzuge der Spanier ist mancherlei zu lernen. Zunächst hat sich wieder einmal ergeben, daß ein Kolonialkrieg auf das allersorgfältigste vorbereitet sein muß, wenn er ohne empfindliche Reibungen und erfolgreich verlaufen soll. Es wird stets zu herben Enttäuschungen führen, wenn man meint, die überlegene Bewaffnung und Kriegskunst europäischer Truppen genüge allein dazu. Die ungewohnten Anforderungen, die der fremdartige Kriegsschauplatz an Führer und Truppen stellt, sein gesundheitschädliches Klima, die Schwierigkeit, oft Unmöglichkeit geregelten Nachschubs, der Mangel an Karten usw., ferner die ungewohnte Kampfesweise eines ganz- oder halbwilden, listigen und grausamen Gegners, der seinerseits im Lande zu Hause ist und Entbehrungen wie Anstrengungen mit robusterer Natur erträgt, — alle diese und noch

---

*) Hidun oder Hindim ist auf der Karte nicht zu finden; es liegt vermutlich auf dem Gebirgskamm westlich Melilla und gestattet die Beherrschung der Bergabhänge und Meeresküste nach Westen hin.

viele andere Umstände erfordern, daß man sich im voraus auf das sorgsamste darauf einrichtet. Wir Deutschen haben das in unserm südwestafrikanischen Kriege auch erfahren, konnten indes zu unserer Rechtfertigung darauf hinweisen, daß wir im Kolonialwesen immer noch Neulinge sind und daß uns insbesondere für den Kolonialkrieg die Erfahrung mangelte. Die Spanier hatten dagegen sehr alten Kolonialbesitz und saßen an der marokkanischen Mittelmeerküste seit Jahrhunderten in ihren Presidios. Es fehlte ihnen also weder an Zeit noch an Anregung, sich mit den Bedingungen eines etwaigen Feldzuges im Rifgebiet eingehend vertraut zu machen. Sie haben aber in stolzer Abgeschlossenheit verschmäht, das in ihrer nächsten Nähe hausende kriegslustige und verwegene Volk der Rifkabylen kennen zu lernen. Auch das Rifgebiet selbst, das Hinterland ihrer Presidios, ist ihnen fremd geblieben. Das Wenige, was darüber in Europa bekannt war, stammt nicht von spanischen, sondern von französischen Forschungsreisenden.

Wenn man im Kolonialkriege schnelle und sichere Erfolge ernten will, bedarf man einer genügend starken und für solchen Krieg organisierten und geübten Kolonialtruppe. Dabei ist zu beachten, daß der Kolonialkrieg jedenfalls offensiv geführt werden muß. Die Defensive wirkt schon darum nachteilig, weil sie bei den Eingeborenen den Eindruck erweckt, daß es den Europäern an Mut und an Kraft gebricht. Dadurch wird, wie eine lange Periode des spanischen Riffeldzuges klar dargetan hat, der Widerstand des Gegners belebt und gesteigert. Die spanischen Besatzungen in den Presidios konnten schon ihrer Zahl nach für die Operationen nicht genügen. Auch unsere im übrigen vorzügliche südwestafrikanische Schutztruppe war viel zu schwach, um die Hereros und Hottentotten in einem das Deutsche Reich an Flächeninhalt übertreffenden Gebiet niederzuwerfen. Wir haben uns zu helfen gesucht, indem wir lediglich aus Freiwilligen zusammengesetzte Elitetruppen über das Meer sandten. Auch sie haben sich erst unter schweren Mühen und Opfern an die ihnen fremden Verhältnisse des Kolonialkrieges gewöhnen müssen. Die Spanier bildeten ihr Expeditionskorps aus geschlossenen Truppenteilen des Friedensstandes, die durch ungenügend geschulte und disziplinierte, vielfach geradezu widerwillig zu den Fahnen kommende Reservisten auf den Kriegsfuß gesetzt wurden. Kein Wunder, daß — trotz der dem spanischen Volk eigentümlichen Tapferkeit — ernste Reibungen für die Kriegführung entstanden sind. Auch das Nachschubwesen ist anfangs nicht gut geregelt gewesen. Es muß aber anerkannt werden, daß hierin im Laufe der Operationen Fortschritte gemacht worden sind.

Die unbedeutende spanische Flotte hat durch Transportdienst und unmittelbare Unterstützung der Landoperationen mitgewirkt; es ist wohl kein Zweifel, daß sie noch erheblich bessere Dienste geleistet haben würde, wenn sie über zahlreichere und bessere Schiffe verfügt hätte.

Im ganzen muß man sagen, daß die erzielten Erfolge zu den aufgewandten Streitkräften und Geldmitteln und zu der gebrauchten Zeit im Mißverhältnis stehen. Der oberen Führung hieraus einen Vorwurf zu machen, erscheint nach der bisherigen Kenntnis aller Verhältnisse nicht als gerechtfertigt. General Marina hatte offenbar mit sehr bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen, die nach Lage der Dinge anscheinend nicht schneller zu überwinden waren.

Vom höheren militärpolitischen Standpunkt aus wird man auch aus dem

Verlauf dieses Krieges wieder erkennen, daß ein Staat, der selbständige Politik, und vollends Weltpolitik treiben will, einer starken Wehrmacht bedarf. Spaniens zurückgebliebenes Heer- und Flottenwesen verurteilte das Land von vornherein zur Unfreiheit im Handeln, zur Abhängigkeit von anderen in Marokko interessierten Mächten. Der Einfluß Frankreichs und Englands oder die Sorge Spaniens vor solchen Einflüssen hat seinen Operationen ein verhältnismäßig so bescheidenes Ziel gesetzt. Die schwierigen innerpolitischen Verhältnisse und zuletzt auch die Unbill des nordmarokkanischen Klimas haben im gleichen Sinne gewirkt. Die Hauptgründe der Beendigung des Feldzuges ohne den erhofften Erfolg sind indes wohl auch hier, wie so oft in der Kriegsgeschichte, auf dem Gebiet der äußeren Politik zu suchen, wo nur der Mächtige eine bedeutende Rolle spielt. Und darum muß gerade in einer Zeit, wo auch bei uns so viele kurzsichtige Politiker den Ruf nach Ersparnissen an Heer und Flotte erschallen lassen, darauf hingewiesen werden, daß für eine aufwärts strebende Nation nach wie vor das Wort gilt:

„Stark sein ist Alles!"



Die Einrichtung eines Naval War Staff in der englischen Marine.

Die öffentliche Meinung Englands hat sich in letzter Zeit lebhaft mit der Frage beschäftigt, ob ein Naval War Staff zur Ergänzung der Organisation des Board of Admiralty erforderlich ist und welche Stellung er innerhalb der Admiralität gegebenenfalls einzunehmen hätte. Aus dem Schlußsatze des Berichts über das Ergebnis der bekannten Beresford-Inquiry hat man vielfach gefolgert, daß der dort angekündigte Naval War Staff eine gewisse Selbständigkeit neben den Seelords der Admiralität erhalten würde. Das würde eine grundsätzliche Änderung in der Organisation der Admiralität bedingt haben.

Die Admiralität hat sich zu einem so weitgehenden Schritt vorläufig nicht entschlossen, sie scheint vielmehr an den Prinzipien festhalten zu wollen, die der jetzigen Geschäftsverteilung und Organisation zugrunde liegen. Der neu eingerichtete Naval War Council und das neue Mobilisation Department sind in Wirklichkeit nur geringfügige Änderungen der bestehenden Geschäftsordnung.

Diese Lösung der Frage wird allgemein nicht als eine endgültige angesehen; der Meinungsaustausch geht daher in der Presse vorläufig weiter. Zum Verständnis der Argumente für und wider die Stellungnahme der Admiralität muß die ganze Frage des Naval War Staff zunächst vom Standpunkte der allgemeinen Admiralitätsorganisation aus betrachtet werden.

Die Stellung des Kabinetts zur Admiralität.

Wenn man sich, von unseren eigenen Verhältnissen ausgehend, ein Bild von der Organisation und gegenseitigen Stellung der obersten Behörden in England machen will, so muß man sich zunächst vergegenwärtigen, daß das Kabinett den Oberbefehl über die Marine führt, der in Deutschland in den Händen des obersten Kriegsherrn liegt. Das Kabinett geht aber wiederum aus der zur Zeit im Unterhause herrschenden Majorität hervor, so daß letzten Endes diese jederzeit durch ein Mißtrauensvotum entscheidend in die Leitung der Marine eingreifen kann.

Das englische Volk ist sich wohl bewußt, welche gewaltige reale Macht diejenigen in Händen haben, denen die Leitung der Flotte und des Heeres anvertraut ist. Es ist daher durch verfassungsmäßige Garantien Vorsorge getroffen, daß der Wille des Kabinetts jederzeit gegenüber dem ständigen Personal der obersten militärischen Behörden durchgesetzt werden kann.

Die Stellung des Ersten Lord der Admiralität.

In der Leitung der Marine ist die Autorität des Kabinetts durch den Ersten Lord der Admiralität vertreten. Dieser hat, obgleich er nicht Staatssekretär ist, durch langes Gewohnheitsrecht Sitz und Stimme im Kabinett und teilt dessen solidarische Verantwortlichkeit für die gesamte Politik der Regierung. Er ist Untergebener des Premierministers, der ihn, wie alle anderen Mitglieder des Kabinetts, zum Eintritt in das Kabinett auffordert und ihn auch zur Niederlegung seines Amtes veranlassen kann. Er ist also in erster Linie eine politische Persönlichkeit.

Innerhalb des Board of Admiralty ist der Erste Lord in Wirklichkeit der Vorgesetzte der übrigen Lords. Er allein ist dem Parlament für die Geschäfte der Admiralität verantwortlich, die anderen Mitglieder des Board sind jeder für sich nur ihm gegenüber für die Verwaltung der ihnen vom Ersten Lord zugewiesenen Geschäfte verantwortlich.

Diese überragende Stellung des Ersten Lord besteht offiziell erst seit 1872. Sie hat sich entwickelt aus den verschiedenen Umorganisationen, die nach Beendigung der großen Seekriege gegen Frankreich begannen und die allem Anschein nach ihr Ende noch nicht erreicht haben. In einem größeren Seekriege hat sich die jetzige Zentralisation der Machtbefugnisse in der Person des Ersten Lord noch nicht bewähren können.

Von der ersten Organisation der englischen Admiralität unter Heinrich VIII. an bis zum Jahre 1830, also durch die drei Jahrhunderte der großen Seekriege hindurch, ist die englische Marine von zwei obersten Behörden geleitet worden. Der Lord High Admiral, später durch den Board of Admiralty abgelöst, übte die Kommandogewalt aus, er leitete die Kriegführung und die allgemeine Marinepolitik; der Navy Board war für die Beschaffung und Verwaltung des Materials verantwortlich. Seit 1830 hat diese reinliche Scheidung der Geschäfte aufgehört. Der Navy Board wurde aufgelöst und die ganze Verwaltung ebenfalls dem Board of Admiralty unterstellt. Die Verantwortlichkeit des Ersten Lord erstreckt sich also jetzt zugleich auf die Ausübung der höchsten Kommandogewalt und die Durchführung der Verwaltung.

Die Anforderungen, die an den Leiter der Admiralität gestellt werden, sind hiernach so vielseitig, daß er durch seine persönliche Betätigung ihnen nicht allen zugleich gerecht werden kann.

Die jetzige Stellung des Ersten Lord hat sich in einer nunmehr fast hundertjährigen Friedenszeit — von der Unterbrechung des Krimkrieges abgesehen — allmählich entwickelt. Darin dürfte der Hauptgrund dafür liegen, daß ihr Schwerpunkt jetzt auf innerpolitischem Gebiet liegt und daß der Erste Lord seit vielen Jahrzehnten eine im parlamentarischen Leben erzogene Zivilperson zu sein pflegt.

In seinem eigenen Ressort fehlen ihm daher im allgemeinen die Detailkenntnisse, er muß sich auf seine fachmännischen Berater verlassen. Zur Führung des militärischen Oberbefehls im Kriege ist er persönlich nicht befähigt.

Die Stellung der übrigen Mitglieder des Board zum Ersten Lord.

Die Berater des Ersten Lord in allen Fragen, die Fachkenntnisse voraussetzen, sind die 4 Seelords und der Zivillord. Sie bilden zusammen mit dem Parlamentssekretär und dem permanenten Sekretär unter Leitung des Ersten Lord den Board of Admiralty.

Die 5 Lords und der Parlamentssekretär werden vom Ersten Lord ausgewählt und mit ihm zusammen durch Königliches Patent ernannt. Sie pflegen in der Regel — aber nicht immer — mit dem Kabinett zu wechseln.

Die Lords der Admiralität mit Ausnahme des Ersten Seelord haben im großen und ganzen die Stellung von Departements-Direktoren, doch sind ihnen die Angelegenheiten mehrerer Departements zur Beaufsichtigung überwiesen, wobei sich ihre Wirkungskreise vielfach überschneiden. Mit Vorschlägen über die Verwendung der Flotte im

Frieden und im Kriege haben sie sich ex officio nicht zu befassen, es sei denn, daß ihr Rat vom Ersten Lord oder Ersten Seelord eingefordert wird.

Die Stellung des Ersten Seelord ist eine doppelte: Er ist Berater des Ersten Lord in allen wichtigen Fragen des gesamten Geschäftsbereichs der Admiralität, daneben ist ihm ein sehr umfangreiches Geschäftsgebiet zur speziellen Bearbeitung und Beaufsichtigung überwiesen. Dieses umfaßt:

1. Die Vorbereitung für den Krieg.
2. Die Schlagfertigkeit und Verwendungsbereitschaft der Flotte, ihre Organisation, Mobilmachung, Dislokation und ihre Bewegungen.
3. Die Aufsicht über das Intelligence Department, Vermessungs- und Waffen-Departement.

Es kommen ferner noch hinzu: Der Vorsitz im Committee of Design, das die Schiffstypen bearbeitet, ein Sitz im Committee of Defence und eine Reihe repräsentativer Pflichten als Generaladjutant des Königs.

Im Kriege wird sich die Beratung des Ersten Lord in Operationsangelegenheiten praktisch auf die Einholung der grundsätzlichen Genehmigung aller vom Ersten Seelord anzuordnenden Maßregeln beschränken müssen. Letzterer wird also in Wirklichkeit persönlich den militärischen Oberbefehl zu führen haben.

Eine kollegiale Verantwortlichkeit des ganzen Board kann bei der jetzigen Organisation der Admiralität im Kriege nicht mehr in Frage kommen.

Diese Doppelstellung des Ersten Seelord bildet den Ausgangspunkt der ganzen Kontroverse über den neu zu schaffenden War Staff. Solange der Erste Seelord für die oberste Leitung der Operationen im Kriege ausersehen ist, fällt das gesamte Arbeitsgebiet eines Naval War Staff in sein spezielles Ressort. Dieses Gebiet umfaßt im Frieden: Die Vorbereitung der Operationspläne, die strategisch richtige Dislokation der Flotten, das notwendige Maß ihrer Stärke, die Mobilmachungsvorbereitungen, die Anlage von Stützpunkten und ihre Ausrüstung für den Krieg, den Handelsschutz und Handelskrieg, die Pläne für strategische Manöver, das Zusammenarbeiten mit der Armee, die Überwachung aller Vorgänge in fremden Marinen.

Diese Aufgaben sind nach Ansicht namhafter Kritiker, wie Spenser Wilkinson, „Barfleur"*), Admiral Hornby u. a., so vielseitig und so wichtig, daß ihre gründliche Bearbeitung die Tätigkeit des für sie verantwortlichen Seelord schon im Frieden voll in Anspruch nehmen müßte. Dieser Auffassung trat auch im Prinzip das zur Untersuchung der Verwaltung der Armee und Marine eingesetzte sogenannte Hartington Committee 1889 bei.

Würde die Geschäftsverteilung der Admiralität in diesem Sinne geändert, d. h. würde der für die Kriegführung verantwortliche Erste Seelord von allen Material- und Verwaltungsfragen entlastet, so würde er der Nachfolger des früheren Board of Admiralty werden. Neben ihm würden die übrigen Lords den ehemaligen Navy Board bilden. Zu dieser erneuten Zweiteilung der Geschäfte unter der gemeinsamen Leitung des die oberste Staatsgewalt vertretenden Ersten Lord hat man sich indessen

*) Verfasser von „Naval Policy". Pseudonym, hinter dem man einen höheren Seeoffizier vermutet.

bisher nicht entschließen können. Das Hartington Committee stellte fest, daß alle von ihm gehörten Offiziere und Behörden eine im Frieden bloß beratende Tätigkeit des Ersten Seelord nicht für vorteilhaft hielten. Der Erste Seelord müsse durch Ausübung einer gewissen Verwaltungstätigkeit in unmittelbarer Beziehung zu der Front bleiben, um sich dauernd über die Ansichten und Bedürfnisse der letzteren eingehend informiert zu halten. Man hatte außerdem durch die verschiedenen Organisationsänderungen der letzten Jahrzehnte die Erfahrung gemacht, daß der für die Kriegführung verantwortliche Seelord nur dann seine Forderungen im Board durchzusetzen vermochte, wenn er auf die Verwaltung einen wirklichen Einfluß ausüben konnte. Es ist nun einmal eine scheinbar unvermeidliche Begleiterscheinung des rein parlamentarisch regierten Staatswesens, daß die Interessen der Wehrmacht gegen die Forderungen der inneren Politik zurücktreten, solange man den äußeren Frieden für gesichert hält.

Bei der jetzigen Geschäftsverteilung ist dem Ersten Seelord der Einfluß auf die Verwaltung in weitgehendem — nach Ansicht der Kritik viel zu weitgehendem — Umfang gesichert.

Alle anderen Seelords, der Zivillord, der Parlaments- und der permanente Sekretär müssen den Ersten Seelord in allen wichtigen Fragen ihres Geschäftsbereichs zu Rate ziehen, er erstattet darauf dem Ersten Lord Vortrag über das zu Veranlassende und schlägt vor, welche Fragen dem ganzen Board zur Beratung vorzulegen sind. Er ist also die Mittelsperson zwischen dem Ersten Lord und den übrigen Mitgliedern des Board. In den meisten Fällen wird er selbst die endgültige Entscheidung fällen, gegen die allerdings den übrigen Lords noch die Berufung an den Ersten Lord offiziell zusteht.

Man ist in der Admiralität der Ansicht, daß durch diesen Einfluß im Board der Erste Seelord die Interessen seines speziellen Ressorts wirksamer fördern kann, als wenn er sich persönlich ausschließlich auf ihre Bearbeitung beschränken müßte.

Für die glatte Erledigung der Geschäfte im Frieden ist die jetzige Organisation augenscheinlich sehr günstig. Unter ihr hat die Kriegsbereitschaft und die materielle Entwicklung der englischen Marine einen gewaltigen Aufschwung genommen.

Aber: It is, in its end — war — that organization must find the conditions dictating its character. Whatever the system adopted, it must aim above all at perfect efficiency in military action.*)

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet dürfte die jetzige Form der Zentralisation keine ideale Lösung sein. Es ist ausgeschlossen, daß im Kriege die mit der Leitung großer Operationen beschäftigte Persönlichkeit gleichzeitig alle wichtigen Verwaltungsfragen überblicken und entscheiden kann. Der Erste Seelord wird dann einen Teil seines Geschäftsbereichs notgedrungen anderen überlassen müssen. Es muß also beim Kriegsausbruch entweder ein neuer Chef der Verwaltung eingesetzt werden, der die jetzt selbständigen Arbeitsgebiete der übrigen Lords unter gemeinsame Leitung bringt, oder die Kriegsleitung muß anderen Händen anvertraut werden.

Wie auch immer die Lösung gedacht ist, sie muß für die Stellung, die der zukünftige War Staff im Frieden einnehmen wird, von ausschlaggebender Bedeutung werden.

---

*) Mahan, Naval Administration and Warfare.

Aufgabe und Stellung eines Naval War Staff.

Über die Befugnisse des noch zu entwickelnden War Staff gehen die Meinungen einstweilen noch weit auseinander. Einig sind sie aber in der Erkenntnis, daß ein solcher Stab zur Bewältigung der umfangreichen, mit der Kriegführung und ihrer Vorbereitung verknüpften Detailarbeit unerläßlich ist.

Bei den größeren Flottenkommandos ist man bereits seit einiger Zeit von der früher üblichen Methode der Leitung der Geschäfte durch persönliche Korrespondenz des Chefs abgekommen. Man hat ihnen nach dem Muster anderer Marinen starke Stäbe von Offizieren beigegeben. Nur für das Oberkommando — also für den Ersten Seelord — ist bisher noch kein Stab vorgesehen, der die Funktionen eines General- oder Admiralstabs wirklich ausübt.

Diese Funktionen werden sich im allgemeinen unter folgende Hauptpunkte zusammenfassen lassen:

1. Operationen und Operationspläne,
2. Die Bereitstellung des Personals und Materials im Sinne der Operationsabsichten,
3. Nachrichtenwesen im Frieden und im Kriege,
4. Befehlserteilung, und unter Umständen:
5. Beteiligung bei der Vorbildung des Offizier-Personals, aus dem sich der Stab ergänzt, für seine spezielle Stabstätigkeit.

Diese unter sich sehr verschiedenartigen Aufgaben erfordern eine getrennte Bearbeitung, die am besten in besonderen Abteilungen erfolgt. Die Leitung des ganzen Arbeitsgebiets muß aber in einer Hand liegen. Nur der Chef des Stabes kann alle Umstände übersehen und würdigen, die die Absicht der Kriegsleitung beeinflussen können und deshalb zur Kenntnis des Oberbefehlshabers gebracht werden müssen.

Der Oberbefehlshaber kann nicht selbst die Detailarbeit übernehmen, die dem Chef des Stabes notgedrungen zufällt. Er muß aber in beständiger engster Fühlung mit ihm zusammenarbeiten, um über alle Änderungen in der strategischen Situation sofort unterrichtet zu werden. Das Maß der Selbständigkeit, das er seinem Chef des Stabes einräumt, wird davon abhängen, wieviel Arbeit er selbst dem Studium der strategischen und aller anderen für die Kriegführung wichtigen Fragen widmen kann. Auf jeden Fall wird volles gegenseitiges Verständnis zwischen ihm und seinem Chef des Stabes bestehen müssen.

Bei dem verhältnismäßig häufigen Wechsel der leitenden Persönlichkeiten in der englischen Admiralität je nach der vorherrschenden politischen Partei stößt die Regelung der Beziehungen zwischen dem Oberbefehlshaber und seinem Chef des Stabes auf mancherlei Schwierigkeiten. Ein zu selbständiger Tätigkeit erzogener War Staff wird im allgemeinen bei einem solchen Wechsel zunächst für die Beibehaltung der bisherigen Kriegsabsichten eintreten, vorausgesetzt, daß er selbst von ihrer Richtigkeit überzeugt ist. Die zur Durchführung dieser Absichten schon getroffenen und weiterhin erforderlichen Maßregeln berühren aber alle Gebiete der Marinepolitik, denn die Verwendung im Kriege ist ja der Haupt- und Daseinszweck der ganzen Flotte.

Der War Staff wird also ein militärisches Gegengewicht gegenüber den rein politischen Interessen in der Leitung der Marine bilden. Dieses Gegengewicht halten

viele Kritiker für nötig und wünschenswert. Sie wollen seine Bedeutung noch dadurch vermehrt sehen, daß der Chef des Naval War Staff die Stellung eines Lords der Admiralität mit eigener Verantwortlichkeit gegenüber dem Ersten Lord der Admiralität erhält.

Eine solche selbständige Stellung hat nur Sinn, wenn man annimmt, daß der Erste Seelord die militärischen Interessen der Kriegführung beim Ersten Lord der Admiralität nicht nachdrücklich genug vertritt. Aber es ist anderseits undenkbar, daß der Chef des Stabes in Fragen der Kriegführung eine andere Stellung einnimmt als der für den Krieg ausersehene Oberbefehlshaber. Der Chef des War Staff wird daher wohl immer dem Ersten Seelord unterstellt bleiben.

Der Ausgleich zwischen rein militärischen und rein politischen Interessen wird also innerhalb des Ressorts des Ersten Seelords erfolgen müssen, solange noch der letztere der verantwortliche Berater des Ersten Lord für die gesamte Marinepolitik ist. Die Frage des Naval War Staff ist mithin zur Zeit eine Ressortfrage des Ersten Seelord.

Die Admiralität stellt sich offiziell auf den Standpunkt, daß die bisherige Lösung auf einer prinzipiell richtigen Grundlage beruhte, wenn sie auch im einzelnen noch verbesserungsbedürftig war. Dies geht aus folgenden offiziellen Erklärungen hervor:

In der Denkschrift zum Etat 1908/09 erklärte der Erste Lord, die Admiralität besitze Kriegspläne: „In abundant number to meet all probable emergencies.“

Am 13. Mai 1909 erklärte er im Parlament: „Die Entwicklung eines »War Staff« ist seit 1905, als das Naval War College in Portsmouth gegründet wurde, im Gange; sie nimmt noch weiter ihren Fortgang.“

Am 11. Oktober 1909 wurde als Zweck der Neueinrichtung des Naval War Council und Mobilisation Department bezeichnet: „To place on an established footing the arrangements made in previous years for the study of strategy and the consideration and working out of war plans.“

In einem gewissen Widerspruch hierzu steht allerdings das Endurteil der Beresford-Inquiry, das die bestehenden Einrichtungen mit keinem Wort erwähnt, sondern eine Abstellung der aufgedeckten und anerkannten Nachteile nur von dem neu zu schaffenden Naval War Staff erhofft.

Die Elemente, aus denen sich nach Ansicht der Admiralität der War Staff allmählich entwickeln und aufbauen soll, sind das Naval Intelligence Department und das Naval War College in Portsmouth.

Das Naval Intelligence Department.

Das Naval Intelligence Department ist 1884 als eine Kommission gegründet, 1887 zum Departement erhoben und vor kurzer Zeit erheblich erweitert worden. Sein Arbeitsgebiet umfaßte 1889:

1. Sammlung aller für die Kriegführung wichtigen Nachrichten.
2. Vorbereitung und Revision eines Mobilmachungsplans.
3. Auf besondere Anweisung Vorbereitung von Operationsplänen. Dazu sollte alles Material stets bereitgehalten werden.



Die Tätigkeit des Departements sollte eine rein beratende sein. Es sollte dem Board alle für die Kriegführung wichtigen Nachrichten über die eigene und die fremden Marinen übermitteln. Das Recht, Initiativ-Vorschläge über Kriegspläne und Materialfragen zu machen, war ihm ausdrücklich versagt. Das Departement konnte zur Einholung von Informationen oder Abgabe von Nachrichten direkt mit den anderen Departements verkehren. Der Verkehr mit der Front und mit anderen Behörden ging durch das allgemeine Admiralitätsbureau des permanenten Sekretärs.

Einmal im Monat erstattete der Direktor des Departements dem Board Vortrag über den Stand der Arbeiten.

Das Naval Intelligence Department hatte hiernach eine zwar ziemlich selbständige, aber gänzlich einflußlose Stellung. Es konnte infolge der ihm auferlegten Beschränkungen nicht als War Staff des Ersten Seelord regelmäßig fungieren. Dagegen hat es zu verschiedenen Malen eine rege Tätigkeit entfaltet, als man sich in England dicht vor dem Ausbruch eines Krieges glaubte. Wohl infolge dieser speziellen Betätigung hat man auch schon vor Jahren dem Direktor des Departements einen Sitz im Committee of Defence eingeräumt, das sich mit allgemeinen Fragen der Landesverteidigung zu befassen hat.

Soweit man dies als Außenstehender beurteilen kann, enthielt also das Departement die Elemente eines richtigen War Staff und hätte auch in seiner bisherigen Organisation im Kriege, durch eine entsprechende Adjutantur verstärkt, die Funktionen eines solchen übernehmen können. Jetzt ist, wie wir sehen werden, seine Weiterentwicklung vorläufig abgeschnitten.

Das Naval War College in Portsmouth.

Die Mitwirkung des Naval War College bei der Bearbeitung von Operations-Angelegenheiten scheint sich in der Hauptsache auf das Durchspielen bestimmter strategischer Aufgaben in Kriegsspielen erstreckt zu haben. Es ist kaum anzunehmen, daß hierbei von den nur für je drei bis vier Monate kommandierten Hörern eine positive Mitarbeit bei dem Entwerfen definitiver Kriegspläne geleistet werden konnte. Solche Pläne lassen sich bei den beständig wechselnden strategischen Verhältnissen der Seekriegführung nun einmal nicht auf Vorrat arbeiten, sie müssen beständig im Fluß bleiben. Aus der Erfahrung des Direktors und der militärischen Lehrer in strategischen Angelegenheiten konnte die Admiralität natürlich gelegentlich Nutzen ziehen. Als permanenter Stab des Ersten Seelord konnte das College aber schon wegen der räumlichen Trennung niemals in Betracht kommen.

Wenn der Erste Lord gerade das Naval War College als Ausgangspunkt für die Entwicklung des Naval War Staff bezeichnet, so kann er dabei nur das theoretische Studium der Kriegführung und die Ausbildung der Admiralstabsoffiziere im Auge gehabt haben, jedenfalls wird in Zukunft die Mitarbeit des College an den Operations-Angelegenheiten der Admiralität über diesen Rahmen kaum hinausgehen können.

Der neue Navy War Council und das Mobilisation Department.

Von den beiden jetzt von der Admiralität getroffenen Neueinrichtungen führt keins den Namen eines Naval War Staff; es wird auch keins von ihnen den Er-

wartungen völlig entsprechen können, die der Schlußbericht der Beresford-Inquiry an einen solchen knüpfte.

Man hat von dem Intelligence Department die Operations- und Mobilmachungs-Abteilung abgetrennt und sie unter den Namen eines Mobilisation Department einem neuen Leiter unterstellt. Das Naval Intelligence Department wird in Zukunft im wesentlichen nur noch die Nachrichten über fremde Marinen zu bearbeiten haben.

Die beiden neuen Departements sind in Wirklichkeit also zwei selbständige Abteilungen. Es ist nicht ersichtlich, worin der sachliche Vorteil dieser Arbeitsteilung liegen soll. Das Fehlen eines gemeinsamen Chefs, wie er früher in der Person des Direktors des Naval Intelligence Department bestand, wird das Zusammenarbeiten der Abteilungen nicht erleichtern. Die Operations-Abteilung ist aber auf die Mitarbeit der Nachrichtenabteilung unbedingt angewiesen. Die naturgemäße und vielleicht auch beabsichtigte Folge wird sein, daß jede der beiden Abteilungen in Zukunft noch weniger Einfluß ausüben wird als bisher.

Das Ergebnis der Arbeit beider Abteilungen soll in dem Navy War Council weiter verwertet werden. Diesem gehören ständig an: Der Erste Seelord als Präsident, die Direktoren des Naval Intelligence Department und des Mobilisation Department und der Sekretär der Admiralität — eine Zivilperson.

Bei Behinderung des Ersten Seelord soll der zweite oder ein anderer Seelord den Vorsitz übernehmen. Diese Lords befassen sich bei ihrer sonstigen Amtstätigkeit nicht verantwortlich mit Fragen der Kriegführung. Sie werden über die bestehenden Pläne durch die gemeinsamen Beratungen des Board nur allgemein unterrichtet sein.

Auch der Direktor des Naval War College soll nach Bedarf an den Sitzungen des War Council teilnehmen. Hält es der Vorsitzende für wünschenswert, so wird er auch andere verantwortliche (responsible) Offiziere zur Assistenz und Beratung heranziehen. Worin diese Verantwortlichkeit besteht, oder worauf sie sich erstreckt, wird nicht gesagt. Sollten mit diesen „verantwortlichen Offizieren" die Chefs der wichtigsten schwimmenden Verbände gemeint sein, so könnte man einwenden, daß es keiner organisatorischen Maßregeln bedurfte, um dem Ersten Seelord die Möglichkeit zu gelegentlichem Meinungsaustausch mit diesen Offizieren zu verschaffen.

Der Navy War Council wird also im großen und ganzen den Charakter eines Kriegsrats annehmen. Eine gemeinsame Verantwortung für seine Beschlüsse — sofern er solche überhaupt zu fassen hat — kann er bei seiner wechselnden Zusammensetzung nicht übernehmen.

Das Auffallendste bei der neuen Einrichtung ist nach unseren Begriffen, daß der für den Krieg bestimmte Befehlshaber mit seinen Untergebenen in einem permanenten Rate zusammensitzt, anstatt daß er sich von letzteren fertig durchgearbeitete Vorschläge zur Entscheidung vorlegen läßt. Der Erste Seelord übernimmt damit die Funktionen eines für das gesamte Arbeitsgebiet der Stabstätigkeit verantwortlichen Chefs des Stabes.

Für eine Adjutantur scheint vorläufig keine Vorsorge getroffen zu sein. Der Erste Seelord hat zur Zeit einen Kapitän zur See als Naval Assistant und einige

Privatsekretäre. Sein ganzer dienstlicher Verkehr mit der Front geht durch das Bureau des permanenten Sekretärs, wo er durch Zivilsekretäre bearbeitet wird.

Im Kriege wird er sein eigenes Bureau für sich haben müssen.

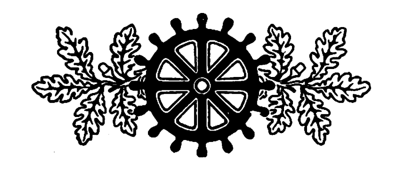
Schluß.

Die Frage eines den Bedürfnissen der Kriegführung angepaßten Naval War Staff ist nach Ansicht objektiver Kritiker jetzt ihrer Lösung ferner als vor der Teilung des Naval Intelligence Department.

Das Haupthindernis für ihre Weiterentwicklung liegt in der eigenartigen Stellung des Ersten Seelord. Die in seinen Händen zentralisierte Machtbefugnis, das Entwicklungsprodukt einer langen Friedenszeit, läßt sich mit den Anforderungen des Krieges nicht recht vereinigen. Der für den Krieg ausersehene militärische Oberbefehlshaber muß von den Sorgen um die Verwaltung und Beschaffung des Materials völlig entlastet sein. In dieser Erkenntnis haben zwei Untersuchungskommissionen eine intensivere Berücksichtigung der Kriegführung schon im Frieden für wünschenswert bezeichnet. Das Hartington Committee (1889) glaubte, daß sie durch eine Änderung der Stellung des Ersten Seelord erreichbar wäre. Das Sub-Committee des Committee of Defence, aus den Vertretern der höchsten Staats-Autorität zusammengesetzt, bezeichnete 1909 gelegentlich der Beresford-Inquiry die Schaffung eines Naval War Staff mit vergrößerter Befugnis als erfolgverheißend.

Es ist auffallend, daß gegen diese beiden Gutachten allem Anschein nach gerade die militärischen Mitglieder des Board ihren Einfluß im Sinne der Erhaltung des bestehenden Zustandes geltend gemacht haben. Der Grund hierfür dürfte in der Erfahrung zu suchen sein, daß in einem rein parlamentarisch regierten Lande wie England bei dem permanenten Spannungsverhältnis zwischen den Interessen der Kriegführung und der Verwaltung im Frieden die größere reale Macht auf seiten der letzteren liegt, da in der obersten Leitung der Marine doch die innerpolitischen Interessen letzten Endes ausschlaggebend sind.

W. Tg.



Fürst Ito.

Der hervorragende japanische Staatsmann, der am 26. Oktober bei der Vollziehung eines amtlichen Auftrages in Charbin ermordet wurde, verdient in der „Marine-Rundschau“ schon deshalb eine Würdigung seines Lebenswerks, weil er jederzeit, als Minister wie als oppositioneller Parteiführer, die Verstärkung der Kriegsflotte als die erste Notwendigkeit für Japans fortschrittliche Entwicklung betont hat. So sehr ihm auch daran lag, die Rivalität zwischen Armee und Marine, die bis zum russisch-japanischen Kriege in der japanischen Politik eine Rolle spielte, zu beseitigen und zu mildern, so hat er doch in einem für die europäische Öffentlichkeit bestimmten Rückblick auf seine staatsmännische Tätigkeit das Bekenntnis nicht zurückgehalten: „Ich habe immer auf die große Wichtigkeit einer besonders starken Flotte und Armee hingewiesen; die Flotte ist durch unsere insulare Lage die wichtigere der beiden.“ Er selbst hat niemals eine militärische Stellung innegehabt, aber, wie wir sehen werden, als Premierminister für den Ausbau der japanischen Marine einen in den Annalen der Flottenprogramme einzigartigen Schritt getan.

Entscheidend für den Lebensgang des 1840 geborenen Ito, der damals noch den Vor- oder nach japanischer Anordnung Nachnamen Shunske führte (später nannte er sich Hirobumi), war die Erschütterung, die das starre Feudalsystem der Tokugawazeit durch die Eröffnung Japans für den fremden Verkehr infolge der Landung der ersten im Lande der aufgehenden Sonne erschienenen Dampferflotte unter Commodore Perry im Jahre 1853 erlitt. Ito gehörte dem westlichsten Klan der Hauptinsel an, der als Nagato oder Choshiu im 16. Jahrhundert, als die Portugiesen in Japan Handel trieben und die Jesuiten ihre Missionserfolge hatten, seine Herrschaft weit nach Kiuschiu hinein ausgedehnt hatte, dann aber auf sein ursprüngliches Gebiet beschränkt worden war. Immerhin gehörte das Haus Mori, in dem dieses Daimyat erblich blieb, zu den mächtigsten des Landes, und der damalige Lehnsfürst brannte vor Begier, dem Schogunat der Tokugawa, dessen Begründer Iyeyasu vor 250 Jahren den Besitzstand des besiegten Mori Terumoto von zehn auf zwei Provinzen (Nagato und Suwo) herabgesetzt hatte, ein Ende zu bereiten. Deshalb suchte er seine eigene Wehrmacht zu heben, mit dem Kaiserhofe in Kioto als dem eigentlichen Quell der Macht und anderen unzufriedenen Klanen heimliche Verbindungen zu unterhalten und den Fanatismus des ganzen Schwertadels gegen die angebliche Entweihung des geheiligten Bodens Japans durch die Zulassung der Fremden aufzustacheln. Die weite Entfernung des Klangebietes von der Hauptstadt Yedo, dem Sitze der Zentralregierung (Bakufu), erleichterte die agitatorische Tätigkeit und verschlagene Politik, die aus dem Ehrgeiz des Fürsten und aus der Situation entsprang. Das Gemeingefühl des Klans richtete sich auf die politische Umgestaltung, die der Fürst ersehnte.

Nun war Ito durch Geburt ein ziemlich tiefstehender Klangenosse. Er war nicht eigentlicher Ritter (Samurai), wie seine späteren Mitkämpfer Inouye, Yamagata und Katsura, sondern nur ein Ashigaru, d. h. Fußgänger, der eben noch das Recht hatte, die zwei Schwerter zu tragen und im Gefolge des Herrn zu marschieren.

Aber der vertrauteste Lehnsmann und Minister des Fürsten hatte die Fähigkeiten des lerneifrigen und überaus munteren Knaben entdeckt und erzog ihn sich zum Privatsekretär. Dieser bei der Umgestaltung Japans mit am wirksamsten eingreifende Staatsmann, namens Kido, der 1877 starb, hat den Jüngling seines Vertrauens so sehr gewürdigt, daß er ihn bei einer Angelegenheit, die mit den geheimsten politischen Plänen zusammenhing, als seinen offiziellen Vertreter bestellte. Aus Mito war ein übereifriger Politiker gekommen, um einen Operationsplan und eine Warnung dem Fürsten Mori persönlich vorzutragen. Er wurde an Kido gewiesen, der zu seiner Sicherheit den jungen Ito heranzog. Wie es im feudalen Japan zur Bekräftigung reiner Absichten häufig geschah, entleibte sich der Fremdling, nachdem er mit seinem Vortrag zu Ende war, und erreichte damit sein Ziel, die Aufmerksamkeit auf seine Wünsche zu lenken. Da Kido plötzlich erkrankte, hielt Ito den befohlenen Vortrag über das Geschehene vor seinem Fürsten und machte dabei einen solchen Eindruck, daß er seitdem zuweilen ins Vertrauen gezogen wurde und trotz seiner Jugend und niedrigen Stellung an der politischen Leitung des Klans Anteil erhielt.

Der in seiner Umgebung stark verbreitete Fremdenhaß hinderte den jungen Ito nicht, das Erlernen europäischer Schiffahrts- und Kriegskunst als das geeignetste Mittel zu empfehlen, um der Zentralregierung bewaffneten Widerstand zu leisten. Diese hatte bereits im Jahre 1860 einige junge Leute, die bei den Holländern in Nagasaki vorgebildet waren — darunter den späteren Admiral Enomoto — nach Holland gesandt, um dort das Kriegs- und Seewesen zu studieren. Ito überredete eine Anzahl strebsamer junger Leute, mit ihm Englisch zu lernen, um in England ähnliche Studien zu treiben. Da aber auf die Erlaubnis, das Land zu verlassen, nicht zu hoffen war, so stahlen sich die fünf jungen Freunde aus Choshiu 1863 heimlich und in Verkleidung auf ein Schiff, das von Nagasaki nach Schanghai fuhr. Drei von den abenteuerlichen Genossen, Inouye, Yamao und Endo, haben es später zu hohen Stellungen gebracht; sie waren sämtlich älter und von höherer Herkunft als Ito, erkannten ihn aber als ihren Führer und Berater an. Die lange Fahrt von Schanghai nach London, zu der sie sich heuern ließen, diente ihnen zugleich als praktische Lehrzeit. Unter Püffen und Flüchen brachten ihnen ältere Matrosen die Elemente des niederen Dienstes und der language of the forecastle bei. Ito und seinen Freund Inouye finden wir bereits im Mai 1864 wieder in ihrer Heimat.

Es waren die Nachrichten von Plänen und Gewalttaten ihres Klans, die den beiden jungen Männern den Entschluß zur vorzeitigen Heimkehr nahelegten. „Patrioten“ aus Choshiu hatten ein Komplott geschmiedet, sich in Kioto der Person des Kaisers zu bemächtigen und ihn zu entführen, und die Kanonen des Klans feuerten auf jedes fremde Schiff, ja sogar auf ein holländisches Kriegschiff, das die Straße von Shimonoseki passierte. Der französische Admiral Jaurèz übte dafür Vergeltung, indem er die Batterie zerstörte. Die Engländer setzten eine umfassende Strafexpedition gegen den fremdenfeindlichen Klan ins Werk, der die Einfahrt der Inland-See beherrschte, und vereinigten 17 Kriegschiffe (9 englische, 4 holländische, 3 französische, 1 amerikanisches) vor Yokohama, die dann als geschlossene Macht vor Shimonoseki erschienen und es bombardierten. Ito und Inouye stellten sich den Engländern zur Verfügung, um als Dolmetscher eine friedliche Übereinkunft zu vermitteln. Sie wurden an Bord des

„Cormorant" und der „Barrosa" genommen und am 27. August bei Himeshima gelandet, um ihre Überredungskünste zu versuchen. Als Ärzte verkleidet, erreichten sie unter Lebensgefahr die Hauptstadt ihres Klans. Sie konnten gegen die Blindheit der durch Patrioten aus allen Teilen Japans verstärkten Klangenossen nicht aufkommen. Zu den Engländern zurückgekehrt, überbrachten sie diesen den Beweis, daß nicht nur der Klan, sondern auch der Shogun und der Mikado die Schließung der Shimonoseki-straße befohlen hätten, und gaben ihr Wort, daß ihr Fürst, wenn die englische Strafexpedition unterbliebe, nach einiger Zeit freiwillig den Verkehr freigeben werde. Das Bombardement konnten die beiden Freunde indessen nicht abwenden. Sie nahmen den Fremden den Glauben, daß die Zentralregierung zuverlässiger sei als die beiden Klane (außer Choshiu war es auch Satsuma), mit denen sie gewaltsam hatten abrechnen müssen. Die fremden Mächte zu bewegen, mit dem Mikado als dem einzigen legitimen Herrn Japans in diplomatische Verbindung zu treten, war Itos Hauptziel, das er auch auf geheimen Wegen zu erreichen suchte. Unser Landsmann Rudolf Lindau hat 1865 diesen Gedanken den fremden Gesandten begreiflich gemacht.

Als später die vier südlichen Klane Choshiu, Satsuma, Hizen und Tosa ihr Bündnis zur Beseitigung der Shogunatsherrschaft geschlossen hatten und ihren Zug nach Kioto vorbereiteten, übernahm Ito 1868 wieder eine eigentümliche Rolle. Unter dem Vorwande, sich im Seedienste weiter auszubilden, erbat er sich durch einen Mittelsmann vom englischen Admiral Keppel die Erlaubnis, als Gast auf der „Rodney" nach Hiogo zu fahren. In Wirklichkeit sollte er Nachrichten sammeln, die für die Durchführung der Kriegsoperationen in Kioto und Osaka wichtig werden konnten. Damals sprach und schrieb Ito bereits fertig englisch, und er blieb einer von den wenigen hochgestellten Männern seiner Generation, die sich die Redegewandtheit in einer fremden Sprache immer zu erhalten gewußt haben.

In Hiogo fand Ito Gelegenheit, seine Entschlossenheit zu beweisen. Die Beamten des Shogunats hatten den Platz verlassen und die Regierungsgelder mit sich genommen. Ito gab einigen Kulis Fahnen und Laternen mit dem Wappen des Mikado in die Hand und nahm im Namen der Kaiserlichen Regierung Besitz von dem Zollamt und den Regierungsgebäuden. Man lachte zunächst über dieses Schauspiel. Aber als von Kioto seine Bestallung als Gouverneur und 500 Mann Infanterie eintrafen, fand er Gehorsam und erhielt von den Bankiers eine Anleihe zur Bestreitung der Regierungskosten.

Nach dem Siege der südlichen Klane und der Wiederherstellung der kaiserlichen Macht wurde Ito als Unterstaatssekretär erst der Finanzen und dann des Ministeriums für öffentliche Arbeiten nach der Hauptstadt Tokyo berufen. Die eigentliche Staatsleitung lag in den Händen von drei Männern: Iwakura, einem Hofadligen, der den Kaiser in Kioto beraten hatte, Okubo, Vertreter des Satsuma Klans, und Kido, Itos altem Gönner. Da ihnen aber die Anschauung der europäischen Kulturerrungenschaften fehlte, die nach Japan übertragen werden sollten, und da man beim Empfange der fremden Gesandten durch den Kaiser eines englisch sprechenden Übersetzers bedurfte, so wurde der unermüdliche, zuversichtliche, stets mit ausgearbeiteten Plänen hervortretende Allerweltsmann Ito die Haupttriebfeder der schleunigen Europäisierung Japans. Landsmannschaftliche Bande fesselten ihn weniger als irgend einen seiner Amtsgenossen.

Militärische Organisationsfragen, die Ordnung der Finanzen, das Volksschulwesen überließ er im einzelnen den sich dazu ausbildenden Fachmännern. Für ihn blieb immer der politische Gesichtspunkt leitend, die Zentralregierung im Namen des Kaisers leistungsfähig zu machen und ihr Geltung zu verschaffen. Darum drang er auf die Einführung eines gleichmäßig über das ganze Land ausgedehnten Präfektensystems nach französischem Muster. Eisenbahnverbindungen der beiden Hauptstädte mit ihren Seehäfen erschienen ihm so wichtig, daß er 1872 selbst die harten Bedingungen einer 9prozentigen englischen Anleihe in den Kauf nahm, so schwere Bedenken auch seine Amtsgenossen dagegen hatten. Die Gründung eines von Engländern geleiteten Polytechnikums erfolgte auf seinen Antrieb in so großem Maßstab, daß Japan lange Zeit kaum Verwendung für die dort ausgebildeten Fachmänner hatte. Vor allem wandte er schon zu Beginn seiner Laufbahn den Fragen der auswärtigen Politik die größte Aufmerksamkeit zu. Dazu bot ihm die große Reise um die Welt, die er mit den Hauptleitern des Staates Iwakura, Okubo und Kido vom Oktober 1871 bis September 1873 machte, eine gute Vorbereitung. Nach der Rückkehr galt er bereits seinem Gönner Kido gleichwertig; er stimmte 1874 gegen ihn und gegen seinen Freund Inouye für die Expedition nach Formosa, um die Eingeborenen für die begangenen Strandfrevel zu züchtigen. Damit verblich der Stern Kidos; statt seiner wurde Ito der Berater des Kaisers, gewissermaßen als Repräsentant des Choshiu-Klans. Bei den einschneidenden Verfügungen über die künftige Stellung der Samurai (Verbot des Schwertertragens und Ablösung der Renten) hatte Ito den Takt, sich im Hintergrunde zu halten und sich ganz der Verbesserung der Provinzialverwaltung zu widmen. Von 1875 bis 1878 war daher Okubo der Regent Japans; denn auch Iwakura hielt sich als Hofadliger zurück. Erst als der Unwille des zurückgedrängten Ritterstandes sich 1877 in dem gefährlichen Satsuma-Aufstande entladen hatte und Okubo am 14. Mai 1878 ermordet worden war, errang sich Ito neben Iwakura die Stellung eines leitenden Staatsmannes. Eine von ihm geleitete Versammlung aller Präfekten des Reichs im April und Mai 1878 bildete die Überleitung zu den großen Fragen der endgültigen Verfassung Japans. Es galt, die Gegensätze zwischen den Klanen und die altüberkommenen Standesunterschiede durch Grundgesetze und eine repräsentative Verfassungsorganisation zu überwinden. Durch Parteibildungen suchten die hervorragendsten Männer der beiden anderen Klane, die der siegreichen Konföderation gegen den Shogun neben Satsuma und Choshiu angehört hatten, ihre Ideen zu verwirklichen. Es waren Itagaki aus dem Tosa-Klan, der Begründer der liberalen Partei (Jiyuto), und Okuma aus dem Hizen-Klan, der die geschlossenste politische Gruppe Japans, die Fortschrittspartei (Kaishinto), organisierte. Sie konnten sich auf allgemein gehaltene Versprechungen des Mikado berufen, die noch nicht realisiert waren, und fanden leicht im ganzen Lande Zustimmung, wenn sie auf das Übergewicht der beiden verbündeten Klane Satsuma und Choshiu in dem Personal der Beamtenschaft, der Armee und der Flotte hinwiesen. An Stelle der angeblich bestehenden Cliquenwirtschaft (der „Sat-Cho"-Regierung) wollten sie ein vom Volkswillen getragenes, parlamentarisches Staatswesen nach englischem oder amerikanischem Muster gründen. Es ging ein wahres Versammlungsfieber durch Japan; überall wurde die Verwirklichung

politischer Ideale durch eine Verfassung von der nächsten Zukunft erwartet, um endlich die ererbten Klan-Gegensätze abzutun. In diesem nationalen Drang fand namentlich auch die emporkommende Presse ein unversiegliches Thema regierungsfeindlicher Propaganda. Um diesen Agitationen die Spitze abzubrechen, überredete Ito die Regierung, durch Kaiserlichen Erlaß vom 12. Oktober 1881 das Jahr 1890 als dasjenige zu verkünden, in dem ein Parlament berufen werden sollte. Um die Vorstudien für die zu entwerfende Verfassung zu machen, wurde Ito mit einem großen Gefolge von Sekretären, Beamten und Studenten im Februar 1882 nach Europa gesandt. Trotz seiner persönlichen Vorliebe für England konnte es ihm nicht zweifelhaft sein, daß Japan ein starkes, patriarchalisch regierendes Kaisertum noch auf lange hinaus nicht entbehren könne. Er fand deshalb in der konstitutionellen Monarchie Preußens das passendste Vorbild. Deutsche Gesetze und deutsche Verwaltungspraxis empfahl er den jungen Beamten zum Studium. Durch deutsche Ratgeber, Universitätslehrer und Instrukteure suchte er in Japan die Kenntnisse zu verbreiten, die bei dem administrativen Unterbau der geplanten Verfassung unentbehrlich waren.

Als er im Juli 1883 nach Tokyo zurückkehrte, war Iwakura, das Haupt der Regierung, soeben gestorben. Seitdem gab es keinen Staatsmann in Japan, der gleichen Einfluß auf die kaiserlichen Entschlüsse hatte, wie er dem damals 43jährigen Ito von selbst zufiel und bis an sein Lebensende verblieb. Es war deshalb beinahe gleichgültig, ob der „Bismarck Japans“ ein Amt bekleidete oder nicht. Kein wichtiger Entschluß konnte in den letzten 26 Jahren von der Regierung gefaßt oder ausgeführt werden, ohne daß Ito hervorragenden Anteil daran hatte. Sein Tatendrang hat dafür gesorgt, daß bei allen Wendungen in der Geschichte Japans während dieser Zeit seine Mitwirkung entscheidend wurde. Sogar bei der Annahme der äußerlichen Formen des geselligen Verkehrs in den hochstehenden Kreisen Japans hat er die Führung übernommen.

Die sich drängenden Reformen von 1884 bis 1888 waren auf die Verfassung zugeschnitten, die er gleichzeitig ausarbeitete und, wie er selbst sagte, immer wieder sorgfältig durchdachte und „auf alle aus ihr in ferner Zukunft möglicherweise entstehenden Wirkungen hin zu prüfen“ hatte. Das trat für die Eingeweihten bei dem neuen Adelsgesetze vom 7. Juli 1884 ans Licht, das fünf Adelsklassen schuf; durch Ernennung der Parteiführer Itagaki, Okuma und Goto zu Grafen ergab sich später die Konsequenz, daß sie vom Unterhause, wo sie im rechten Momente die Rolle von Ministerstürzern hätten spielen können, ausgeschlossen wurden. Auch Ito und die übrigen Männer der Restauration wurden damals Grafen. Die Ernennung von zehn Fachministern unter einem Ministerpräsidenten wurde ebenfalls 1884 eingeführt. Daneben erhielt der Minister des Kaiserlichen Haushalts eine der Kontrolle seiner Kollegen entzogene Amtssphäre, die sich zum Teil mit den Aufgaben unseres Zivil- und Militärkabinetts deckt. Ito wurde der erste Ministerpräsident und zugleich Minister des Kaiserlichen Hauses. Gehörte doch die Promulgation eines Kaiserlichen Hausgesetzes, die Abgrenzung des Krongutes vom Staatsbesitz und die Umgestaltung des Hofzeremoniells nach europäischem Zuschnitt zu den heikelsten Aufgaben, die ihm bevorstanden. In diese ersten Jahre nach seiner Rückkehr von der großen Studienreise fällt aber auch seine außerordentliche Mission nach China, als deren Frucht er

den dauernden Gewinn heimbrachte, als der aufrichtige Freund des Reiches der Mitte von den Chinesen selbst anerkannt zu werden. Er sollte Genugtuung fordern für die schweren Ausschreitungen, die chinesische Truppen in Korea gegen Japaner verübt hatten. Damals war China noch mit Frankreich im Kriege. Ito bewies dem chinesischen Staatsmann Li-Hung-Tschang, daß sein Land nicht daran denke, aus den Verlegenheiten der Kriegslage Vorteil zu ziehen. Er verschob die Verhandlungen bis nach erfolgtem Friedensschluß und erreichte im Vertrage von Tientsin vom 18. April 1885, daß beide Reiche sich gegenseitig das Recht zuerkannten, Truppensendungen nach Korea vorzunehmen und von der Absicht des anderen Teils, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, vorher benachrichtigt zu werden. Damit war die Lösung der koreanischen Frage natürlich nur verschoben; aber es war vorauszusehen, daß Japan, dessen Marine damals die schwächere war, die gewonnene Zeit besser ausnützen würde als der kontinentale Koloß.

Als der Kaiser am 11. Februar 1889 die lang ersehnte Verfassung verkündete, war Ito nicht mehr aktiver Staatsminister. Er hatte, da seinem Kollegen Inouye eine befriedigende Revision der Verträge nicht gelang, im März 1888 seine Entlassung genommen und die Ministerpräsidentschaft an den aus Europa zurückgekehrten Satsumaner Grafen Kuroda abgegeben. Aber sein Name steht trotzdem unter der Publikationsurkunde jedes der sechs Grundgesetze, aus denen sich die Konstitution des Kaiserreichs Japan zusammensetzt. Er zeichnete gleich nach dem Premierminister vor allen anderen Mitgliedern des Kabinetts. Als sein Amtscharakter wird darin angegeben: Präsident des Geheimen Staatsrats. Diese Körperschaft war dazu begründet worden, um in Gegenwart des Kaisers die Entwürfe Itos durchzuberaten, ehe sie publiziert wurden. Die Prinzen des Kaiserlichen Hauses, die Staatsminister und die verdientesten Staatsmänner der neuen Ära gehörten dieser später bedeutungslos gewordenen Versammlung an. Dadurch hatte Ito dafür gesorgt, daß auch nicht ein Laut der Kritik vernehmbar wurde, als das Volk sein dreitägiges Verfassungsfest feierte. Der Höhepunkt seiner staatsmännischen Laufbahn war damit erreicht.

Ehe das erste Parlament Japans zusammentrat, bewies Graf Ito zum ersten Male seine Macht auch in der Opposition gegen die Staatsregierung. Dem Nachfolger des Grafen Inouye war in der Vertragsrevisionsfrage ein diplomatischer Erfolg beschieden, der ihn ebenfalls auf eine höhere Stufe des Ansehens zu heben versprach als die sonstigen Staatsmänner der Zeit, ausgenommen den sie alle überragenden Vater der Verfassung. Um diese Zeit entfachten die alten Freunde Ito und Inouye gegen die Bestellung fremder Richter beim Obergericht für die Prozesse einer ausländischen Partei in letzter Stunde und mit Benutzung einer Indiskretion unter ihren jüngeren Anhängern und in der Presse einen Sturm des nationalen Unwillens. Diese Bestellung fremder Richter war eine Konzession, die sie selbst früher sogar in größerer Ausdehnung den fremden Diplomaten gemacht hatten. Jetzt aber benutzte Ito den Umschlag der Zeitströmung gegen die überschnelle Einführung der fremden Institutionen, die er seit 1884 betrieben hatte. Ein Bombenattentat, bei dem dem Grafen Okuma das linke Bein zerschmettert wurde, machte auf das Volk einen der Opposition günstigen Eindruck, weil der Bombenwerfer nach altjapanischer Weise sich selbst sofort getötet hatte. Es zeigte sich allerdings bald darauf, als Ito wieder Premierminister geworden

war, daß die Gerichtsbarkeit über die Fremden auch ohne die Anstellung fremder Richter zu erlangen war.

Ein lehrhafter Zug, die Neigung, seinen Landsleuten als Führer voranzuschreiten, ist dem Grafen Ito seit jener Zeit immer eigen geblieben. Er trat später in seinem Kommentar zur Verfassung, in der Zivilgouverneurstelle, die er beim heranwachsenden Kronprinzen übernahm, und in seinen öffentlichen Ansprachen deutlich hervor. Zuerst zeigte er sich, als er sich 1890 vom Kaiser zum Präsidenten des neueröffneten Oberhauses ernennen ließ, um die Herren in der Behandlung der ihnen ungewohnten parlamentarischen Geschäfte anzulernen. Talentvollen politischen Geistern und Publizisten war er gern ein Mentor und Gönner. Auch einen unverhältnismäßig großen Teil seiner Einnahmen opferte er der politischen Beeinflussung; darin nahmen er und andere Grand-Seigneurs der Politik im modernen Japan sich vielleicht ein Beispiel an den fähigsten Daimyo der letzten Tokugawazeit. Auch das gehörte zu seiner anpassungsfähigen Natur, daß er mit früheren politischen Gegnern leicht Beziehungen anknüpfte, wenn die Situation sich verändert hatte.

Da die Kinderkrankheiten des japanischen Unterhauses in Budgetfragen weder von der Energie des Grafen Yamagata noch von der unvergleichlichen Sachkunde des Grafen Matsukata in Finanzfragen überwunden werden konnten, übernahm Ito im August 1892 wieder den Posten eines Premierministers, den er vier Jahre behielt. Die endliche Durchführung der Vertragsrevision und der chinesisch-japanische Krieg fielen in diese Amtsperiode. Als es auch ihm nicht gelingen wollte, die Mittel zur Verstärkung der Kriegsflotte vom Parlament bewilligt zu erhalten, hob er den Streit auf ein für den Japaner geheiligtes Niveau. Er vermochte den Kaiser, am 10. Februar 1893 einen „Kaiserlichen Bescheid betreffs des Ergänzungsfonds für den Bau von Kriegschiffen" zu erlassen. Darin folgt auf pathetische Ermahnungen, „jede verlorene Gelegenheit, des Landes Gedeihen zu fördern, dem Geiste unserer Vorfahren zu ersparen", der entscheidende Passus: „Wir werden die Ausgaben Unseres Haushaltes einschränken und auf die Dauer von sechs Jahren jährlich 300 000 Yen beisteuern. Wir fordern Unsere bürgerlichen und militärischen Untertanen auf — ausgenommen in Fällen, die besondere Maßnahmen verlangen — auf dieselbe Dauer ein Zehntel ihres Gehaltes zum Ergänzungsfonds für den Bau von Kriegschiffen zuzusteuern." Wie schämten sich die Japaner, als 1½ Jahre später der Krieg mit China ausbrach und man trotz der Beamtenbeiträge an Gefechtswert der Schiffe den Chinesen kaum gleich war! Hat doch in der Schlacht an der Yalu-Mündung am 17. September 1894 das japanische Handelsschiff „Saikyo Maru" und das kleine Kanonenboot „Akagi" von nur 615 Tonnen mit in das „Hauptgeschwader" hineingenommen werden müssen, damit es doch wenigstens an Schiffszahl und Tonnengehalt dem aus vier Kreuzern bestehenden „fliegenden Geschwader" überlegen schien. Zwei andere Schiffe des „Hauptgeschwaders," das überhaupt nur aus acht Schiffen bestand, waren so langsam, daß sie nicht einmal eine Fahrt mit 10 Knoten leisten konnten, die mit Rücksicht auf sie und das Kanonenboot befohlen war. Nach dieser Erfahrung sind japanische Flottenforderungen für möglichst schnelle Schiffe nie wieder im Parlament auf Widerstand gestoßen.

Die bedeutsame Rolle, die Fürst Ito während der Friedensverhandlungen nach

dem chinesisch-japanischen Kriege gespielt hat, ist noch so frisch in aller Gedächtnis, daß diese Epoche seines Wirkens hier keiner besonderen Betrachtung bedarf. Als er im Sommer 1895 den Spitzen der Militärpartei, den Generalen Yamagata vom Choshiu-Klan und Oyama vom Satsuma-Klan, die Rangerhöhung zum Marquis verschaffte, drang der Kaiser darauf, daß auch Ito in diese Adelsklasse einrücken mußte.

Darin, daß Japan ein post bellum-Programm aufstellen müsse, worin eine neu zu schaffende moderne Flotte und die Verdoppelung des Heeres vorgesehen war, befand sich Marquis Ito mit der Militärpartei in Übereinstimmung. Aber über die geeigneten Mittel zur Deckung der Kosten gab es sehr tiefgehende Meinungsverschiedenheiten. Ito scheute nicht davor zurück, die Landbevölkerung, die bei den Wahlen den Ausschlag gab, mit einer erhöhten Grundsteuer zu belasten und zugleich Schiffahrt und Handel durch Subventionen und gesellschaftliche Hebung der Unternehmer zum energischen Wettkampf mit dem Auslande anzuregen. Er überschätzte wohl den Vorteil, den das industriell und kaufmännisch infolge des siegreichen Krieges und der hohen Kriegsentschädigung schnell fortschreitende Japan, dem auch die aufsteigende Weltkonjunktur von 1895 bis 1900 zu Hilfe kam, in dem benachbarten China durch die Gemeinsamkeit der Silberbasis hatte. Denn die dringend nötige Herbeischaffung fremden Kapitals wurde durch die Silberwährung sehr erschwert. Die bessere Einsicht des Grafen Matsukata, dem Japan bereits die Herstellung des Parikurses seines Papiergeldes seit 1884 verdankte, siegte; im Oktober 1897 konnte Japan zur Goldwährung übergehen. Auch gelang es trotz des Appells an den Patriotismus den wieder an Matsukatas Stelle tretenden Freunden Ito und Inouye nicht, das Parlament zur Erhöhung der Grundsteuer zu bewegen, weil Okuma und Itagaki als Vorbedingung dafür die Einrichtung einer Parteiregierung nach englischem Muster verlangten. Ito ließ diese weisen Staatsmänner im Sommer 1898 die Probe aufs Exempel machen und begab sich nach China, wo anscheinend eine Reformära eingesetzt hatte und wo er hoffen konnte, belehrend einzuwirken und jedenfalls viel zu beobachten. Aber inzwischen ergab das Parteigezänk der zur Regierung berufenen Fraktionsführer eine solche Unstätigkeit und Verwirrung, daß der Kaiser ihn zurückberief. Die dreimonatige Herrlichkeit des Koalitionsministeriums Okuma—Itagaki war aber schon vor seiner Rückkehr zusammengebrochen und hatte der früheren Regierungsweise durch alt erprobte Beamte Platz gemacht. Unter dem Vorsitz Yamagatas hatte Japan in dem zweijährigen Zeitabschnitt vom November 1898 bis Oktober 1900 nur erfahrene Fachmänner als Minister, meist in Europa von früher her wohlbekannte Männer, wie Matsukata, Aoki, Saigo und Sone, oder Männer, die schon vor dem Satsuma-Aufstande zu hohen Ehren gekommen waren, wie Kabayama, Yoshikawa und Kiyoura. Es war ein in sich gefestigtes, vom Parlament unterstütztes und durch die selbstbewußte Mitwirkung Japans bei der gemeinsamen Aktion der Mächte gegenüber den Wirren in China populäres Ministerium. Aber zwischen Ito und Yamagata bildete sich eine Rivalität aus, die nicht wieder schwand. Grade daß Marquis Ito sich rühmte, den chinesischen Staatsmännern seine Reformgedanken für das Reich der Mitte beinahe aufgedrängt zu haben, mißfiel vielen seiner alten Freunde und Bewunderer. Aber sich von denen, die ein bequemes Dekorum hüten wollten, bei Seite drängen zu lassen war der bis dahin mächtigste Staatsmann Japans nicht

gewillt. Mit kluger Berechnung holte er zu einem wuchtigen Schlage gegen seine alten und neuen Rivalen aus. Er sprengte das parlamentarische Parteigetriebe, indem er einige auf seine Protektion und Führung nicht ohne Nebenzwecke bauende Politiker aller Schattierungen zu einer „Konstitutionell-Politischen Vereinigung“ zusammenscharte. Dabei war er wenig wählerisch in der Wahl seiner Gehilfen zur Leitung der neuen Partei. Den rücksichtslosen, Bestechungen und Einschüchterungen in ganz machiavellistischer Weise anwendenden politischen Condottiere Hoshi Toru machte er zu seinem Hauptwerkzeug. Die Berufspolitiker und Streber gingen haufenweise in sein Lager über und verlachten die altmodische Tugendschwätzerei der Idealisten, die in der Politik von Ehrlichkeit und Prinzipientreue so viel Wesens machten. Als Ito die große Majorität des Unterhauses für sich gewonnen hatte, nötigte Yamagata ihn, durch Übernahme des Präsidiums im Ministerium auch die Verantwortlichkeit für die von ihm geschaffene Situation zu übernehmen. Ito ging darauf ein und ließ seine Kreaturen, darunter auch Hoshi Toru, in die frei werdenden Ministerposten einrücken. Aber das Oberhaus hat ihm diese moralische Degradierung des politischen Lebens nie verziehen und ihm während seines kurzen Ministeriums vom Oktober 1900 bis Mai 1901 durch prinzipielle Opposition das Leben sehr sauer gemacht. Ein sehr heftiger Influenzaanfall verhinderte ihn damals, den Zank in seinem eigenen Ministerium zu bemeistern. Das Fiasko des letzten Ministeriums Ito war noch schlimmer als das der Kombination Okuma—Itagaki zwei Jahre früher. Der Finanzminister Watanabe hat damals der Welt verkünden können, daß der Staat bankerott sei. Die Ermordung Hoshi Torus beleuchtete grell die durch Itos Eifersucht auf seine Macht herbeigeführte Verwirrung. Er erkannte seine moralische Niederlage an und stellte das Übergewicht der erprobten Staatsmänner wieder her, indem er mit zwei anderen Klangenossen, Yamagata und Inouye, und zwei Satsumanern, Matsukata und Oyama, den Rat der Alten bildete, der dem Kaiser als das Gewissen des Landes in den wichtigsten Fragen der Staatsleitung zur Seite stand. Die durch Rußlands neueste Fortschritte in der Mandschurei und Korea drohend gewordene Lage gab diesem über dem Ministerium stehenden Fünferrat sogleich das schwierigste Problem zu lösen.

Wieder begab sich Ito auf eine für die japanische Geschichte folgenreiche Europareise. Es ist in allgemeiner Erinnerung, wie er erst in Paris das Feld sondierte, dann in Petersburg die Anbahnung einer Verständigung versuchte und, als er sich von der dortigen amtlichen Auffassung überzeugt hatte, nach London eilte, um das japanisch-englische Bündnis vom 30. Januar 1902 abzuschließen, das dem Wunsche der aktionslustigen Partei in Japan entsprach. Auch nach der Rückkehr von dieser Reise setzte Marquis Ito seine organisatorische und agitatorische Tätigkeit als Parteihaupt fort. Aber als durch Rußlands Verzögerung des versprochenen etappenmäßigen Zurückziehens seiner Truppen aus der Mandschurei im Frühjahr 1903 die Situation ernst wurde, ließ er sich leicht bewegen, die offiziellen Beziehungen zu seiner Partei aufzugeben, um sich ganz in den Dienst der hohen Politik zu stellen. Das bloße Mitraten in Tokyo sagte aber während der Kriegsperiode seiner impulsiven Natur wenig zu. Er ging deshalb schon im März 1904 nach Korea und hat die letzten fünf Jahre seines Lebens eigentlich der Überleitung dieses Landes in die für Japan erwünschte Abhängigkeit und Reformbewegung ge-

widmet. Gewiß war sein leitendes Prinzip in der Regententätigkeit, die er als Generalresident in Korea ausübte, im allgemeinen: fortiter in re, suaviter in modo. Aber dem intriguierenden koreanischen Kaiser gegenüber verlor er doch schließlich die Geduld; der Bericht, wie er ihn in seinem eigenen Palaste gleich einem Gefangenen überwachen ließ, hätte niemals bekannt gemacht werden dürfen. Als der Protest der im geheimen abgesandten koreanischen Bevollmächtigten bei der Haager Friedenskonferenz nicht angenommen worden war, ließ Ito sich von Tokyo aus gegen seinen eigenen Wunsch bestimmen, die Abdankung des koreanischen Kaisers am 20. Juli 1907 zu vollziehen. Von einer Rolle, wie sie ähnlich Lord Cromer in Ägypten spielte, ging Ito allmählich zu der Ansiedlung japanischer Kolonisten über. Die Gründung und amtliche Förderung der Oriental Colonization Company ist seinem Einflusse zu verdanken. Aber den Erwartungen der japanischen Politiker in Tokyo gegenüber blieb sein Vorgehen zu langsam und zu schonend. Umsonst hat er sich von Soeul aus im Sommer dieses Jahres der Politik entgegengestellt, das zwischen China und Korea gelegene, von Alters her zu ewiger Einöde bestimmte Grenzgebiet gegen Eisenbahnkonzessionen ganz an China zu überlassen. Seine Rückkehr aus Korea nach Tokyo war damit entschieden.

Da er erkannte, daß die Regelung der Eisenbahnfragen in der Mandschurei die Frage der nächsten Zukunft werden müsse, unternahm er die Reise nach Charbin, um nach seinem immer wieder befolgten Verfahren durch direkte Aussprache mit dem leitenden Vertreter des Gegners das Feld für Verhandlungen zu klären und dann in der Heimat durch überlegene Sachkunde die Entscheidung zu geben. Da ereilte ihn die Rache des von ihm beleidigten koreanischen Nationalgefühls durch die Kugeln der Meuchelmörder. Nach japanischen Begriffen war das ein schöner Tod auf dem Felde der Ehre im Dienste des Vaterlandes, wie er für seinen Nachruhm nicht günstiger sein konnte.

Es lag Ito fern, von seinen politischen Leistungen, sein Verfassungswerk ausgenommen, viel Rühmens zu machen. Er hat oft beteuert, daß ihm die Erfolge seines Strebens selbst Rätsel waren, daß es gewöhnlich ganz anders und meist viel besser kam, als er vorausgesehen hatte. Ein unbedingtes Zutrauen zu der großen Zukunft Japans war ihm zur zweiten Natur geworden. Das verband sich mit einem seinem Naturell entsprechenden unwiderstehlichen Drange nach vitesse, nach activité, wie ihn Napoleon von seinen Generalen wünschte und wie ihn in bewegten Zeiten auch der Politiker nötig hat. Der seit 40 Jahren durch grundlegende Reformwerke gewaltig erstehende Genius des neuen Japan hat deshalb in diesem Staatsmann seine vollkommenste Verkörperung gefunden.

Dr. Ludwig Rieß.



Die Entwicklung des Kriegshafens und die III. Hafeneinfahrt in Wilhelmshaven.

(Mit 6 Abbildungen im Text und 1 Titelbilde.)

Am 1. Oktober 1909 wurde die III. Hafeneinfahrt in Wilhelmshaven dem Verkehr übergeben. Damit ist ein wichtiger Schritt vorwärts getan in der Entwicklung des Kriegshafens an der Jade, dessen Erweiterung durch die Vergrößerung der Flotte notwendig wurde. Bei den Strömungs- und Uferverhältnissen der deutschen Nordseeküsten mußte sich der Ausbau der Hafenanlagen der Entwicklung der Flotte weit enger anschließen, als es dort, wo geschützte Buchten mit tiefem ruhigen Wasser natürliche Häfen bilden, nötig ist. In welcher Weise dies geschehen ist und geschieht, möge ein kurzer Überblick über die Baugeschichte Wilhelmshavens zeigen.

Der Hafen bis zum Jahre 1900.

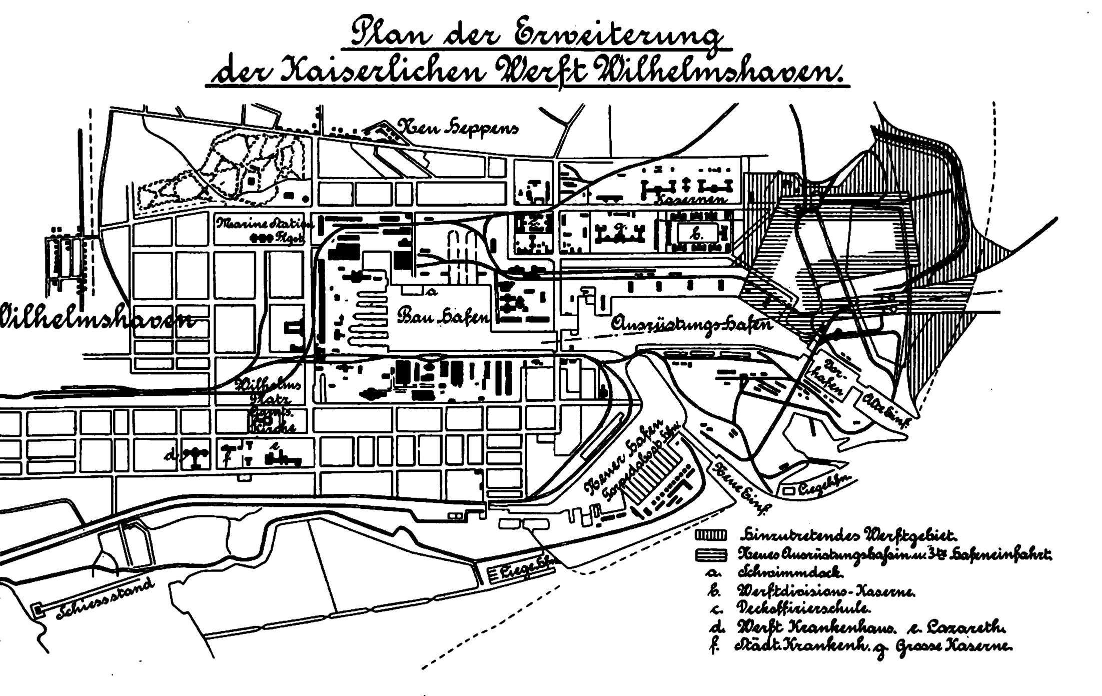
Die Geschichte Wilhelmshavens beginnt im Jahre 1853 mit der Abtretung des späteren Werft- und Stadtgebietes von Oldenburg an Preußen. Die Aufgabe, die mit der Erbauung des Kriegshafens den preußischen Wasserbauingenieuren gestellt wurde, war bei gänzlich mangelnder Erfahrung in solchen Bauten eine außerordentlich schwierige. Der größte Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser beträgt an der Jade reichlich 9 m. Der Sinkstoffgehalt des Wassers ist so groß, daß sich zwischen den Molen der Einfahrten, wo die Spülwirkung der Strömung fehlt, jährlich eine Schlickschicht von etwa 10 m Gesamtstärke absetzt, die durch dauernde Baggerung entfernt werden muß. Es kam daher nur die Erbauung eines Dockhafens in Frage, d. h. eines Hafens, der durch Schleusen dem Tidenwechsel und der ständigen Sinkstoffzuführung entzogen ist und stets einen annähernd gleichbleibenden Wasserstand behält. Das zukünftige Hafengelände bestand aus sumpfigen Wiesen, die so niedrig lagen, daß sie ohne den Schutz der Deiche täglich von der Flut überspült worden wären. Gesundes Trinkwasser fehlte, Verpflegung und Unterkommen waren kaum zu beschaffen. Dafür herrschte die Malaria so stark, daß zeitweilig ein Drittel der Beamten und Arbeiter an ihr erkrankt waren. Baumaterialien und genügende Arbeitskräfte gab es in der Nähe nicht, auch keinen für Lastverkehr benutzbaren Fahrweg. Es mußte daher zunächst eine Chaussee bis Sande zum Anschluß an die oldenburger Staatschaussee erbaut werden; die Eisenbahn Oldenburg—Heppens wurde erst im Jahre 1867 fertig.

Es ist als eine bewundernswerte Leistung anzuerkennen, daß trotz dieser Hindernisse und trotz der Verzögerungen, welche die Kriegsjahre 1864 und 1866 mit sich brachten, der neue Hafen am 17. Juni 1869 in Gegenwart Seiner Majestät König Wilhelms I. feierlich eingeweiht werden konnte. An diesem Tage wurde den bisherigen „Marineanlagen bei Heppens“ der Name Wilhelmshaven verliehen.

Diese erste Hafenanlage bestand aus den Molen der Hafeneinfahrt, einem durch zwei Schleusen gegen das Außenwasser und den inneren Hafen abgeschlossenen Vorhafen, einem etwa 1200 m langen landeinwärts führenden Kanal und dem Bauhafen, an den sich drei Trockendocks und zwei Bauhellinge anschlossen. (Siehe

Abbild. 1.) Die Weite der Schleusen beträgt 20,75 m, ihre Sohle liegt auf Ordinate — 4,75. Die Ordinate ± 0, auf die im nachstehenden alle Höhen- und Tiefenzahlen bezogen werden, kann man genügend genau als Ordinate des gewöhnlichen Niedrigwassers bezeichnen. Für die Bewertung der Höhenzahlen sei hier gleich eingeschaltet, daß der normale Hafenwasserstand + 3,75 ist; die normale Flut steigt auf etwa + 4,0, während das höchste bekannte Hochwasser + 7,72 erreicht hat. Die alten Schleusen sind nicht, wie die späteren, Kammerschleusen, sondern nur gemauerte Schleusenhäupter zur Aufnahme der abschließenden Stemmtore und der Umlaufkanäle. Als Schleusenkammer dient der ganze 175 × 125 m große Vorhafen. Die an den Deich anschließende Oberkante der Schleusenhäupter und Tore liegt auf Ordinate + 8,8.

Abbild. 1.



Durch die Zurücklegung des Bauhafens landeinwärts bezweckte man eine erhöhte Sicherheit der Anlagen und der dort liegenden Schiffe im Falle eines Bombardements. Von den drei in den Bauhafen mündenden Trockendocks genügten zwei bei einer nutzbaren Länge von 125 m und einer Breite von rund 22 m für die größten damals bekannten Schiffe; das dritte Dock war zur Aufnahme von Korvetten und kleineren Fahrzeugen bestimmt. Um den Bauhafen gruppierten sich die nötigen Werkstätten und Magazine.

Mit dem durch die Flottengründungspläne von 1867 und 1873 vorgesehenen Wachstum der Marine des Bundes und später des Reiches wurde auch der Ausbau der von Preußen übernommenen Hafenanlagen notwendig. Den ersten Anstoß dazu gab damals nicht die wachsende Größe der Schiffe, sondern die Erkenntnis von der

Gefahr, die darin lag, daß die Benutzbarkeit des ganzen Hafens von dem Funktionieren der einzigen Schleuse abhing. Auch hatte sich die Hafeneinfahrt als nicht sehr günstig angelegt erwiesen. Die Schiffe mußten quer zu dem starken Tidestrom einlaufen und gerieten dabei in Gefahr, gegen die Molen getrieben zu werden. Selbst die Vorsichtsmaßregel, vor allen Mauern der Einfahrt hohe Schlickbänke beim Baggern stehen zu lassen, auf welche die außer Kurs geratenen Schiffe festlaufen konnten, genügte nicht immer zur Vermeidung von Havarien. Neben der Verbesserung der Hafeneinfahrt war infolge Anwachsens der Schiffszahl auch eine bedeutende Vermehrung der Liegeplätze notwendig geworden. Gleichzeitig mit den Hafenbauten sollte der Bau des Ems—Jade-Kanals ausgeführt werden, der, ursprünglich nur zur Entwässerung des oldenburgischen Hochmoors geplant, zu einer für Flußschiffe benutzbaren Verbindung zwischen Wilhelmshaven und der Ems ausgestaltet wurde. Mitte der 70er Jahre begannen die Erdarbeiten; im Herbst 1886 konnten die neuen Anlagen dem Verkehr übergeben werden.

Die bestehenden Anlagen wurden nur durch Verbreiterung eines großen Teils des Hafenkanals zu einem Ausrüstungsbecken verändert. Südlich davon entstand ein mit dem alten Hafen durch eine verschließbare Zufahrt verbundenes neues Hafenbecken mit einer neuen Schleuse. Auch gegen den von Westen her einmündenden Ems—Jade-Kanal war der neue Hafen durch eine kleine Schleuse abgeschlossen. An seiner Südseite fanden eine besondere Werftanlage für das Torpedowesen und die Betriebseinrichtungen für die Baggerei und den Hafenbau Platz. Die neue Schleuse war gegenüber der alten nicht sehr bedeutend vergrößert. Ihre Breite beträgt oben 24 m, die Sohle liegt auf Ordinate —5,5. Die nutzbare Länge ist 120 m und bei höherem Außenwasser unter Benutzung der äußeren Fluttore 137 m.

Beide nun verfügbaren Schleusen sind infolge ihrer geringen Sohlentiefe für größere Schiffe nicht dauernd benutzbar, sondern nur während der Zeit der höheren Wasserstände. Bei der neueren Schleuse ist außerdem aus Sparsamkeitsrücksichten nur das Außenhaupt hochwasserfrei auf + 9,0 angelegt. Die Mauern der Schleusenkammer und des Binnenhauptes liegen auf Ordinate + 5,0, ebenso wie der anschließende Hafenkai. Dies hat den Nachteil, daß auch bei Fluten, die Ordinate + 5,0 erreichen oder übersteigen, was nicht selten vorkommt, eine Benutzung der Schleuse unmöglich wird. Der Verschluß dieser Schleuse besteht im Außenhaupt aus doppelflügligen Stemmtoren, im Binnenhaupt aus einem Hebeponton, über das der Straßenverkehr geleitet ist. Die Lage der I. Einfahrt — die Einfahrten werden von Süden nach Norden mit I, II und III bezeichnet — ist wesentlich günstiger als die der II. Einfahrt. Eine rund 600 m lange Nordmole, die gleichzeitig die Begrenzung eines kleinen offenen Hafens bildet, bietet den einlaufenden Schiffen Schutz gegen die Strömung. Die nur 155 m lange Südmole ist um 24 m zurückliegend ausgeführt, um im Vorhafen einen Liegeplatz für große Schiffe zu schaffen, ohne die Einfahrt zu beengen. Es hat sich jedoch im Betriebe herausgestellt, daß durch diese Unsymmetrie die Steuerfähigkeit der Schiffe unmittelbar vor der Schleuse ungünstig beeinflußt wird, da sich das verdrängte Wasser an der nahen Nordmole höher aufstaut, als südlich vom Schiff, und der einseitige Überdruck das Schiff leicht abdrängt.

Die neuen Hafenanlagen.

Diese Anlagen genügten etwa 15 Jahre lang dem Bedürfnis der Marine, bis die durch das Flottengesetz vom Jahre 1900 festgelegte vergrößerte Anzahl der Schiffe und ihre ständig wachsenden Abmessungen einen weiteren Ausbau des Hafens nötig machten. Die theoretischen und praktischen Vorarbeiten für die Neubauten wurden daher unverzüglich in Angriff genommen.

Konstruktion und Bau der III. Einfahrt werden weiterhin gesondert behandelt werden.

Die Trockendocks. Die drei neuen Trockendocks schließen sich ebenso wie die alten Docks an den inneren Bauhafen an, um möglichst in der Nähe der Hauptwerkstätten zu bleiben. Gleichzeitig wurde der Bauhafen um 100 m nach Norden hin erweitert. Die Docks haben eine größte nutzbare Länge von etwa 190 m bei rund 30 m Breite. Ihre starke, elektrisch betätigte Pumpenanlage vermag ein Dock in $1^1/_2$ Stunde zu entleeren. Eins von diesen Docks ist seit etwa $2^1/_2$ Jahren im Betriebe, die Fertigstellung der anderen, die nahe bevorsteht, hat sich durch einige während des Baues wünschenswert gefundene Abänderungen verzögert.

Der Hellingumbau. Zum Bau der vergrößerten modernen Schiffe wurde einer der vorhandenen Hellinge vergrößert und mit besonders leistungsfähigen Kranen versehen. S. M. Schiffe „Nassau“ und „Ostfriesland“ sind dort bereits von Stapel gelaufen.

Das Nordbecken. Durch die neuen Anlagen war die Zahl der für Schiffe verfügbaren Liege- und Ausrüstungsplätze erheblich vermindert worden. Zum Ersatz entstand ein neues Hafenbecken, das sich von der II. Einfahrt nach Norden bis zum Fort Heppens erstreckt.

Die Süderweiterung. Außer dem Ersatz der alten Liegeplätze forderten die vergrößerte Zahl der Schiffe und die erhöhte Bedeutung Wilhelmshavens als Stützpunkt der Flotte einen weiteren beträchtlichen Zuwachs an Hafenbecken und Kaistrecken.

Die Lage der Werft, bei deren Schaffung die jetzt eingetretene Entwicklung nicht vorausgesehen werden konnte, hatte es mit sich gebracht, daß das alte Hafengebiet fast ganz von der aufblühenden Stadt umschlossen worden ist. Nach dieser Richtung war eine Erweiterung nicht möglich. Das günstig gelegene, wenig bebaute Gebiet zwischen Ems—Jade-Kanal und Deich war zu schmal. Man entschloß sich daher, den Deich nach Süden hin auf das Watt der Jade zu verlegen und gewann so ein weites Gelände, das in der Nähe der I. Einfahrt beginnt und sich bis nach dem Orte Mariensiel in der westlichsten Ecke der Jade 5 km weit erstreckt. Damit ist für absehbare Zeit dem Raumbedürfnis genügt. Wie dies Gelände für die Hafenanlagen ausgenutzt werden soll, zeigt die Karte. Der neue Deich wird in drei Abschnitten von Osten her beginnend ausgeführt. Nach Fertigstellung jedes Abschnittes wird ein provisorischer Verbindungsdeich bis zum alten Deich hingezogen, so daß in dem neuumschlossenen hochwasserfreien Gebiet der alte Deich entfernt und die Arbeit an den Hafenanlagen aufgenommen werden kann. Man braucht infolgedessen mit diesen Arbeiten nicht bis zur Fertigstellung des ganzen neuen Deiches zu warten. Die Aushubmassen der Hafenbecken werden zur Aufhöhung der angrenzenden Wiesen und

Wattgelände benutzt. Zur Zeit ist der ganze neue Deich annähernd fertiggestellt, und die Hafenanlage in den ersten beiden Abschnitten sind ziemlich weit gefördert. Auch der Ems—Jade-Kanal wird auf große Strecken zu Hafenbecken erweitert, von denen ein Teil dem Handelsverkehr der Stadt dienen soll. Dazu war es nötig, die bestehende kleine Kanalschleuse abzubrechen. Als Ersatz ist eine größere Schleuse weiter westlich bei Mariensiel erbaut.

Inseldurchstich. Zur Herstellung einer bequemen Verbindung zwischen der III. Einfahrt und dem südlichen Hafengebiet wird die Insel zwischen der I. und II. Einfahrt eine breite Durchfahrtsöffnung erhalten, die mit einem Schiebeponton verschlossen werden kann. Dieser Abschluß bezweckt, daß der Wasserstand in beiden Hafenteilen voneinander unabhängig ist.

Verkehrsanlagen. Die einschneidenden Veränderungen im ganzen Hafengebiet haben eine völlige Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse zur Folge, während gleichzeitig mit einem starken Anwachsen des Verkehrs zu rechnen ist. Durch die Herstellung der nötigen Straßenverbindungen ist eine Reihe von Brückenbauten nötig geworden, von denen besonders die Kaiser Wilhelms-Brücke an der Abzweigung des neuen Südhafens als größte Drehbrücke Deutschlands bemerkenswert ist. Eine ähnliche Brücke wird weiter westlich erbaut werden. Auch die alten Schleusen sind überbrückt worden. Beim Passieren von Schiffen werden die dort ausgeführten einarmigen Brücken nach oben aufgeklappt und zugleich nach hinten gerollt, so daß der vordere Teil der Schleusenmauer für die Bedienungsmannschaft frei wird. In dem offenen Liegehafen zwischen I. und II. Einfahrt dienen neue große Anlegepontons dem Bootsverkehr der auf Reede liegenden Schiffe.

Elektrische Zentralen. Eine neu erbaute elektrische Zentrale, die mit Dampfturbinen von 3000 Pferdestärken ausgerüstet ist, versorgt zur Zeit das ganze Werftgebiet, die Docks, Schleusen und Werkstätten mit elektrischer Energie, die mit 5000 Volt Spannung der Verwendungsstelle zugeführt und dort nach Bedarf in Kraft und Licht umgesetzt wird. Auch die an den Werftkais liegenden Schiffe werden in der Regel von der Landzentrale aus mit Strom versorgt. Eine zweite Zentrale von ebenfalls 3000 Pferdestärken und einer Erweiterungsmöglichkeit auf 6000 Pferdestärken ist für das Südgebiet im Bau begriffen.

Der Strombau in der Jade. Neben der Ausgestaltung des inneren Hafens ist die Erhaltung der nötigen Fahrwassertiefe in der Jade Voraussetzung für die Benutzbarkeit des Kriegshafens. Diese Aufgabe wird durch die besonderen örtlichen Verhältnisse teils wirksam unterstützt, teils sehr erschwert und ist in der inneren Jade und bei Wilhelmshaven eine wesentlich andere als draußen an der Ausmündung der Jade in die Nordsee.

Bei Wilhelmshaven liegen die natürlichen Verhältnisse für die Erhaltung des Fahrwassers so günstig, daß sie die Hauptursache waren für die Wahl der Lage des Kriegshafens. Bei jeder Flut und Ebbe muß sich der Wasserstand in der weiten inneren Bucht durch den verhältnismäßig schmalen Zugang zwischen Wilhelmshaven und Eckwarden mit dem Wasserstand der Nordsee ausgleichen, wodurch die Tideströmung sehr verstärkt wird und ein tiefes Strömungsbett geschaffen ist, dessen Offenhaltung

verhältnismäßig wenig Baggerarbeit erfordert, trotz des sehr hohen Schlickgehalts des Wassers in der inneren Jade. Dafür macht sich der Schlickfall, wie bereits erwähnt, im ruhigen Wasser zwischen den Molen um so stärker bemerkbar und erfordert jährlich bedeutende Mittel zur Baggerung und dauernde Aufmerksamkeit.

Um die Spülwirkung des Tidestromes weiter zu verstärken und um zu verhindern, daß die dicht an den Einfahrten vorübergehende Fahrrinne sich verlegt, wurde Mitte der 90er Jahre ein Leitdamm aus Buschpackung und Steinen erbaut, der den Tidestrom noch enger zusammenfaßt.

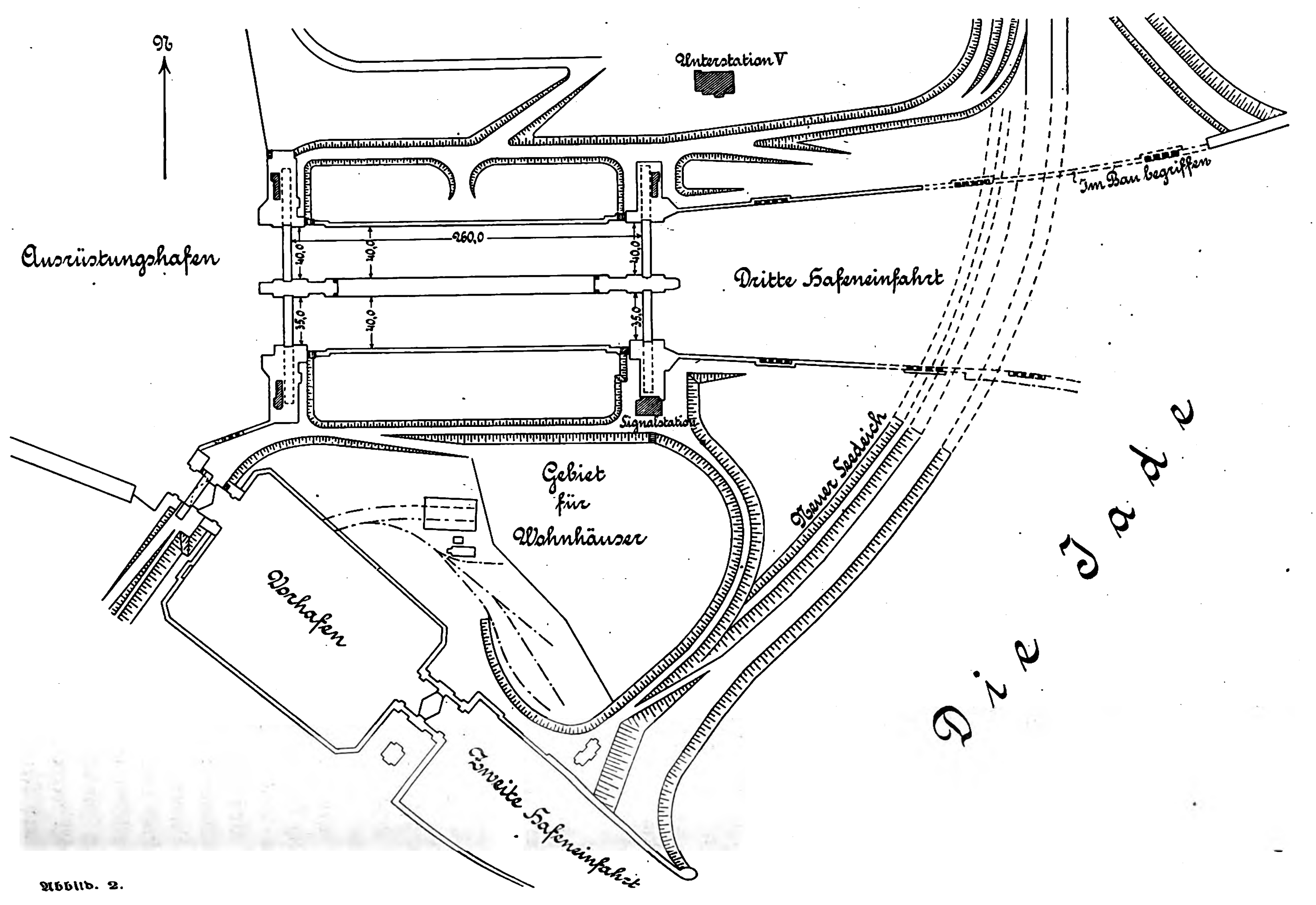
In der Außenjade, wo fast gar kein Schlickfall stattfindet, wird das Fahrwasser durch Sandwanderung, die von den ostfriesischen Inseln und Wangerooge her nach Osten hin ständig vor sich geht, ungünstig beeinflußt. Der Sand durchwandert das Fahrwasser in geschlossenen Bänken von wechselnder Größe und macht es so unbeständig, daß die Seekarten für dieses Gebiet meist schon beim Druck nicht mehr richtig sind. Dabei wird auch der Bestand der Insel Wangerooge gefährdet, die nach den alten Karten in den letzten 200 Jahren um 2 km nach Osten hin verschoben ist. Die Fläche der Insel war in der Zeit von 1790 bis 1869 von 4,31 qkm (über Hochwasser gemessen) auf 2,36 qkm verringert worden, ihre Länge von 6 km auf 4,6 km. Einem weiteren Abbruch mußte nicht nur im Interesse der Insel, sondern auch im Interesse des Jadefahrwassers, das den fortgeführten Sand aufnehmen muß, entgegengearbeitet werden. Seit 1874 sind daher vom Deutschen Reich erhebliche Mittel aufgewendet worden, um den Strand festzulegen, und zwar mit dem Erfolg, daß der Flächeninhalt der Insel im Jahre 1908 wieder auf 4,02 qkm, die Länge auf 6,9 km gewachsen war. Die Versandung und Verlegung des Fahrwassers ist damit jedoch noch nicht zum Stillstand gebracht.

Zu seiner Sicherung und Korrektion sind nunmehr umfangreiche Arbeiten in Aussicht genommen worden, deren Leitung dem hierzu neu geschaffenen Strombauressort der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven übertragen ist.

Die III. Hafeneinfahrt.

Die Voraussetzung für die Ausnutzung der neuen Hafenanlagen war die Fertigstellung der III. Einfahrt, ohne die der Hafen den Schiffen vom „Dreadnought“-Typ nicht zugänglich ist. Die ersten deutschen Schiffe dieser Art, die der „Nassau“-Klasse, haben bereits eine Breite von 27,1 m, während die Durchfahrtsweite der I. Einfahrt, wie wir gesehen haben, nur 24,0 m beträgt. Als daher die Hafenerweiterung als notwendig anerkannt war, mußte in erster Linie der Bau der Schleusen neben dem der neuen Docks gefördert werden.

Vorarbeiten. Was von der Süderweiterung gesagt wurde, galt auch für den Schleusenbau: es war zunächst kein Bauplatz da, denn der Bau konnte nur im Schutze des Deiches, dem Seegang und dem Tidewechsel entzogen, ausgeführt werden. Als Baustelle kam allein das Gelände nördlich der II. Einfahrt in Frage, der sogenannte Daunsfelder Groden, also ein Land, das außerhalb des bestehenden Deiches lag. Dies mußte zunächst durch einen neuen Deich der Jade abgewonnen und vor Hochwasser geschützt werden. Der neue Deich, der ungewöhnlich starke Abmessungen erhielt, um bald nach Fertigstellung von der Deichaufsichtsbehörde als hochwassersicher anerkannt

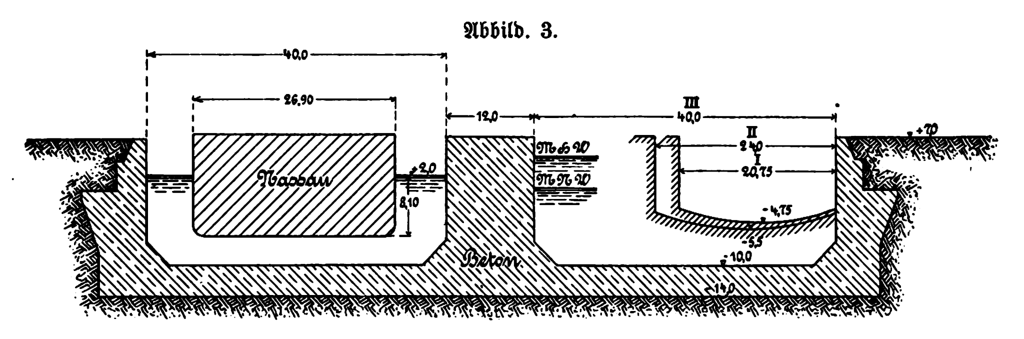

N
Unterstation V
Im Bau begriffen
Ausrüstungshafen
260,0
40,0
35,0
Dritte Hafeneinfahrt
Signalstation
Gebiet für Wohnhäuser
Neuer Seedeich
Vorhafen
Die Jade
Zweite Hafeneinfahrt

Abbild. 2.

zu werden, wurde in den Jahren 1901 bis 1903 erbaut; er reicht in einem nach Westen offenen Bogen von der alten Einfahrt bis nach Fort Heppens. Im Jahre 1904 konnte mit dem Aushub der Baugrube begonnen werden.

Konstruktion der Schleusen und Molen. Inzwischen waren die Pläne der neuen Einfahrt von der Marineverwaltung festgelegt und von der Bauleitung im einzelnen ausgearbeitet worden. Danach besteht die Einfahrt aus zwei nebeneinanderliegenden Kammerschleusen, an die sich eine 600 m lange nördliche und eine 300 m lange südliche Mole anschließen. (Abbild. 2). Die Lage der Schleusen und Molen ermöglicht ein bequemes Einlaufen der Schiffe sowohl vom Jade-Fahrwasser, wie auch vom inneren Hafen her. Die Länge der Schleusenkammern ist 260 m zwischen den Toren, die Weite 40 m. Ein großer Vorteil gegenüber den alten Einfahrten ist es, daß die Tiefenlage der Sohle auf Ordinate — 10,0 das Einlaufen der schwersten Schiffe auch bei Niedrigwasser gestattet. Die Schleusenhäupter liegen auf + 9,0 und + 8,2, während die Seitenmauern in den Kammern nur bis + 7,0 reichen, da eine größere Höhe die Trossenmanöver niedriger Schiffe bei tiefen Wasserständen erschwert hätte. Hochwasserfreie Deiche verbinden beide Schleusenhäupter. Abbild. 3 zeigt einen Querschnitt durch die Anlage, in dem zum Vergleich die Querschnitte der alten Schleusen und der Nullspant S. M. S. „Nassau" eingetragen sind.

Abbild. 3.



Zum Verschluß der Schleusen dienen einflüglige Tore von 7 m Breite, die sich beim Öffnen in seitliche Kammern schieben. Sie gleiten dabei schlittenartig mit Kufen aus australischem Hartholz auf geschliffenen Granitbahnen, die um 0,5 m gegen die Schleusensohle versenkt sind. Durch diese Versenkung wird eine seitliche Führung der Tore erreicht, die sie bei der Bewegung in der richtigen Lage hält.

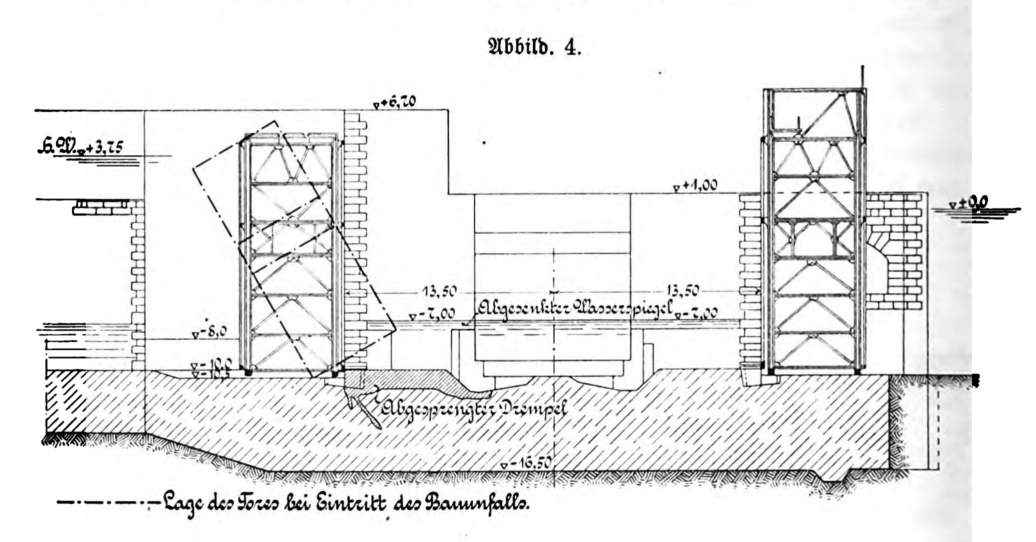
Die Tore bestehen aus zwei eisernen Wänden, die durch eine den Wasserdruck aufnehmende Tragkonstruktion verbunden sind. (Abbild. 4.)

Durch die Eisenkonstruktion wird der Wasserdruck teils auf den unteren Drempel, d. i. die Wand der Versenkung in der Sohle, teils auf das seitliche Mauerwerk übertragen, wobei sich das Tor mit einem ringsumlaufenden Rahmen aus Hartholz wasserdicht gegen die Granitverkleidung des Mauerwerks legt. Das Torgewicht von etwa 50 Tonnen wird größtenteils durch den Auftrieb eines Schwimmkastens ausgeglichen, der gleichzeitig als Hauptträger den Wasserdruck aufnimmt. Der verbleibende, aus Wasserballast bestehende Überdruck von etwa 30 Tonnen soll dem Tor während der Bewegung eine gewisse Stabilität gegen Strömung und Wind verleihen. Pumpt man

den Wasserballast aus, so schwimmt das Tor auf und kann durch eine Drehung in der Horizontalen aus den Anschlägen entfernt werden.

Vollkommen neuartig und besonders interessant ist die Bewegung der Tore, ein der liefernden Firma, Maschinenbaugesellschaft Augsburg-Nürnberg, patentiertes Verfahren. Kein Zugorgan überträgt die bewegende Kraft. Zwischen den Längswänden des Tores befindet sich eine Querwand, die an den Seiten und unten nur 5 cm Spielraum bis zum festen Mauerwerk frei läßt. Durch einen Kanal ist der hintere Teil der Torkammer mit dem Außenwasser verbunden. In den Kanal ist eine Batterie von vier elektrisch betriebenen Kreiselpumpen eingebaut, durch die der Wasserstand in dem abgeschlossenen Raum der Torkammer gehoben und gesenkt werden kann. Dadurch wird entweder von der Torkammer her oder von außen ein Wasserüberdruck auf die Querwand wirksam, der das Tor wie einen

Abbild. 4.



hydraulischen Kolben im Zylinder in seiner Richtung zu verschieben bestrebt ist. Schon 10 cm Wasserstandsunterschied bewirken je nach der vorhandenen Tiefe einen Druck von 7 bis 11 Tonnen. Das durch den 5 cm weiten Spielraum nutzlos abfließende Wasser ist ein Arbeitsverlust, der bei der Gesamtmasse der Förderung kaum ins Gewicht fällt. Jede Pumpen-Batterie erfordert für ihre Höchstleistung etwa 300 Pferdestärken. Ein großer Vorteil ist es, daß sich die ausgeübte Kraft selbsttätig und ohne Überanstrengung eines mechanischen Teils dem Kraftbedarf anpaßt. Dieser ist sehr wechselnd, da die ruhende Reibung beim stillstehenden Tor etwa doppelt so groß ist wie die gleitende Reibung beim bewegten Tor; auch können plötzliche Hindernisse durch Einklemmen von Holzteilchen oder dgl. während der Bewegung eintreten. Wenn das Tor stehen bleibt, erhöht sich beim Weiterarbeiten der Pumpen der Wasserstandsunterschied und damit der Druck von selbst, ohne jedoch ein für die Eisenkonstruktion des Tores gefährliches Maß erreichen zu können. Die größte von den Pumpen zu erzeugende Differenz beträgt rund 1,50 m, wobei ein Druck von über 100 Tonnen ausgeübt wird. Beim Arbeiten aller Pumpen werden die Tore in etwa

3 1/2 Minuten geöffnet oder geschlossen, doch genügt zur Not schon eine Pumpe dazu bei entsprechend längerer Bewegungsdauer.

Über die Binnentore wird der Straßenverkehr geleitet, die Decken der Torkammern müssen daher mit den Decken der Tore in gleicher Höhe liegen und würden so das Einfahren der Tore verhindern. Sie sind aus diesem Grunde nicht fest eingebaut, sondern ruhen auf 3 Paaren stählerner Hebel, die an ihrem längeren Arm Gegengewichte tragen entsprechend dem Gewicht der Deckenkonstruktion. Mit geringem Kraftaufwand werden die Hebel gedreht und damit die Decken so hoch angehoben, daß die Tore unter sie in ihre Kammern gleiten können.

Jedes Schleusenhaupt hat zwei Umlaufkanäle von je 10 qm Durchflußquerschnitt zum Ausgleich der Wasserstände. Der Wasserstrom von 20 qm Stärke bewirkt die Ausspiegelung bei der größten Differenz von etwa 4 m in 8 Minuten. Die Umlaufkanäle münden in den horizontalen Boden von Nischen, die nach dem Außenwasser geöffnet sind, und werden an dieser Ausmündung durch ventilartige, zylindrische Schutzkörper abgeschlossen. Die Schutzkörper sind offene, innen versteifte eiserne Röhren, die durch Kettenzug in Schächten gehoben und gesenkt werden können, und in der Schlußstellung sowohl an der Ausmündung der Umlaufkanäle, wie am unteren Rand der Schächte Dichtungsanschläge haben. Das aus den Umlaufkanälen zutretende Wasser kann innerhalb des offenen Schutzes und der Schächte beliebig steigen und fallen. Diese Anordnung hat zur Folge, daß nur wenig Wasserdruck beim Bewegen des Schutzes überwunden zu werden braucht.

Von der Ausstattung der Schleusen mit maschinell betriebenen Spills ist abgesehen worden, da die Schiffe ihre Verholmanöver erfahrungsgemäß nur mit den an Bord befindlichen Spills ausführen. Havarierte Schiffe, denen dies nicht möglich ist, brauchen ohnehin Schlepperhilfe, die stets zur Verfügung steht. Nur an den Schleusenhäuptern ist je ein einfaches Gangspill aufgestellt, mit denen beim Versagen des maschinellen Antriebes die Schleusentore durch Menschenkraft bewegt werden können. Poller, Haltebügel, Steigleitern an den Mauern sind in reichlicher Anzahl vorgesehen. Zur Beleuchtung dient im allgemeinen, wie bei den Schleusen des Kaiser Wilhelm-Kanals, elektrisches Glühlicht, da Bogenlicht zu stark blendet. Für den Fall, daß Schiffe in den Schleusen oder an den Molen ausgerüstet werden oder andere Arbeiten dort stattfinden müssen, ist außerdem auch Bogenlicht vorhanden.

Die Einfahrtsmolen sind zum größten Teil wie Kaimauern ausgebildet und mit Boden hinterfüllt; nur die Enden der Mole stehen frei in der Jade. Ihre Oberfläche liegt wie die der Seitenmauern in den Schleusenkammern auf Ordinate + 7,0, so daß die allerhöchsten Fluten darüber hinweggehen können. Für die Benutzbarkeit der Einfahrt ist das jedoch ohne Bedenken, denn dieser Fall tritt höchstens alle zehn Jahre auf wenige Stunden ein; auch können dann wegen des stets dabei herrschenden Sturmes ohnehin keine Schiffe einlaufen. Die Molenköpfe sind durch kräftige Feuer gekennzeichnet und mit einer Nebelhornanlage und sonstigen Signalmitteln ausgerüstet. Abbildungen der Molenquerschnitte sind weiterhin bei der Baubeschreibung gegeben. Für den Verkehr mit den auf Reede liegenden Schiffen dienen mehrere bis zum Niedrigwasser reichende Bootstreppen.

Das Baumaterial. Die Masse des Schleusen- und Molenmauerwerks besteht aus Beton, d. h. aus einer Mischung von Steinen und Mörtel, deren Bestandteile je nach Verwendungszweck und Beschaffungsmöglichkeit sehr verschieden sein können. Hier ist das Steinmaterial grober Kies, der im Rhein bei Wesel gebaggert wurde; er gelangte zunächst in Leichtern nach Rotterdam und von dort in Seedampfern nach Wilhelmshaven. Der Mörtel setzt sich zusammen aus Jadesand, Traß — d. i. gemahlener Tuffstein aus der Eifel —, Kalk und einem je nach Beanspruchung des betr. Mauerteiles wechselnden Zusatz von Zement. Ein Kubikmeter des Betonmauerwerks enthält 0,92 cbm Kies und 0,42 cbm Mörtel. Für die Schleusen sind rund 350 000, für die Molen rund 120 000 cbm Mauerwerk erforderlich. An den durch Wasser- oder Erddruck besonders hochbeanspruchten Stellen ist das Mauerwerk durch starke Eiseneinlagen verstärkt.

Über Wasser ist der Beton gegen Wellenschlag und Verwitterung durch eine Verblendung geschützt, die in den Schleusenkammern aus Klinkern, an den Molen aus den sechskantigen Prismen rheinischen Säulenbasaltes hergestellt ist. Der Granit der Mauerkanten, Anschläge, Abdeckplatten und Brüstungen stammt aus der sächsischen Lausitz und aus dem Harz.

Die Hochbauten. Bevor ich zur Beschreibung der Bauausführung übergehe, mögen noch einige Worte den zur Einfahrt gehörenden Hochbauten gewidmet sein, die im äußeren Gesamtbild der Schleusenanlage eine Rolle spielen und dem Beschauer die Frage nach ihrer Bedeutung aufnötigen. Am südlichen Außenhaupt erhebt sich ein burgähnliches Gebäude aus kräftig gefärbten Werksteinen, dessen massive Formen von einem Turm mit hohem Flaggenmast überragt werden. Es ist die Signalstation der neuen Einfahrt, ausgeführt nach einem Entwurf des bekannten Kölner Architekten Brantzky, dem bei einem von der Werft ausgeschriebenen Wettbewerb der erste Preis zuerkannt worden war. Außer den mannigfachen Signaleinrichtungen enthält die Station Dienstzimmer für das Schleusen- und Lotsenpersonal und Unterkunftsräume für Offiziere und Mannschaften.

Nördlich der Schleusen ragt hoch über den Deich das rote Ziegeldach eines ziemlich großen, in der landesüblichen Bauweise ausgeführten Hauses, in dem der mit 5000 Volt Spannung von den Zentralen der Werft herzugeleitete Strom auf die den verschiedenen Verwendungszwecken entsprechende Spannung umgewandelt wird. Voraussichtlich wird das architektonische Bild an der III. Einfahrt in Zukunft noch weit lebhafter werden, da die Absicht besteht, unmittelbar an den Schleusen eine kleine Kolonie von Wohnhäusern für das ganze Schleusenpersonal zu schaffen.

Das Bauprogramm. Die Bauausführung der III. Einfahrt gliedert sich in verschiedene Abschnitte. Im Interesse der Kostenersparnis und der Sicherheit der Ausführung mußten die Schleusen im Schutze des hierzu hergestellten Deiches gebaut werden, ebenso wie die im übrigen vom Schleusenbau unabhängigen, innerhalb des Deichs gelegenen Molenstrecken, die später den Fuß der Anschlußdeiche nach den Schleusen hin bilden sollten. Gleichzeitig wurde die außerhalb des Deiches frei in der Jade

stehende Strecke der Nordmole in Angriff genommen. Im mittleren Teile der Nordmole und am Ende der Südmole stand einstweilen noch der Deich. Die Herstellung dieser Bauteile konnte erst jetzt begonnen werden, nachdem die Schleuse als hochwassersicher abgenommen und die Deichstrecke zwischen den Molen entfernt ist.

Der Bau der Schleusen. Bei der großen Gründungstiefe der Schleusen von mehr als 20 m unter Hafenwasserstand und bei der ungünstigen Beschaffenheit des Baugrundes, die der Anwendung mancher sonst möglichen Bauart Schwierigkeiten bot, war die Wahl einer zweckmäßigen und zuverlässigen Ausführungsart von größter Wichtigkeit. Schon bei Beginn der Baggerung wurde die Herstellung des Mauerwerks ausgeschrieben, damit die gewählte Bauart bei der Herstellung der Baugrube berücksichtigt werden konnte. Den Zuschlag erhielt die Firma Holzmann-Frankfurt a. M., die sich erboten hatte, die Arbeit mit Hilfe zweier großer und einer kleinen Taucherglocke auszuführen. Diese Methode war bereits beim Bau der Trockendocks in Kiel und Wilhelmshaven von derselben Firma angewendet worden und schien die beste Gewähr für eine gute Ausführung zu bieten, da hierbei das Mauerwerk überall von Hand hergestellt und die Herstellung ständig überwacht werden kann. Nachdem die Baugrube Ende 1905 fertiggestellt war, begannen die Taucherglocken ihr Werk, das bis zum Sommer 1907 dauerte. Die Taucherglocken waren hier eiserne, nach unten offene Kästen von 42 m Länge und 14 m Breite, die mit stählernen Spindeln an schwimmenden Traggerüsten hingen. Auf den Traggerüsten befanden sich auch die Luftpumpen zur Erzeugung der Druckluft, die zur Verdrängung des Wassers aus den Glocken dient, und die Mischmaschinen zur Herstellung des Betons. Schachtrohre, die bis über die Wasseroberfläche reichten und oben in Luftschleusen endigten, ermöglichten den Personenverkehr und den Materialientransport zu den Arbeitsräumen. Letzterer bestand hauptsächlich aus dem Einbringen der Betonmischung, die in der Glocke durch eine an der Decke angebrachten Schwebebahn zur Verwendungsstelle gebracht und dort festgestampft wurde. In einer Glockenstellung wurde jedesmal eine Betonplatte von 1,25 m Stärke hergestellt, deren Begrenzung sich nach dem Grundriß des gerade auszuführenden Schleusenteils richtete. Dann wurde die Glocke durch die in hydraulischen Zylindern endigenden Spindeln um die Stärke der Betonplatte gehoben und in die Nachbarstellung verholt. So entstand eine Betonschicht nach der andern, wobei zur Erzielung eines guten Verbandes die Glockenstellungen der einzelnen Schichten gegeneinander verschoben waren. Die Arbeit wurde ohne Unterbrechung Tag und Nacht, Sonntags und Wochentags fortgesetzt. Bei achtstündiger Arbeitsdauer und sechzehnstündiger Ruhezeit war der Gesundheitszustand der Arbeiter im allgemeinen gut. Nur wenn die Vorschriften, welche die Zeit des Ein- und Ausschleusens regelten, nicht beachtet wurden, traten die gefürchteten Druckluft-erkrankungen auf. Für das Einschleusen wurden $^3/_4$ Minuten, für das Ausschleusen 1 Minute Schleusungszeit für jeden Meter Wasserdruck vorgeschrieben.

Nachdem das Mauerwerk an den schneller geförderten Schleusenhäuptern den Wasserspiegel erreicht hatte, wurden Anschlußdämme aus dichtem Klaiboden bis an die Ufer der Baugrube geschüttet.

Inzwischen waren die vier Schleusentore fertig montiert worden; ein fünftes, das zur Reserve dienen sollte, befand sich noch im Bau. Die Tore sollten zunächst im Außenhaupt, dann im Binnenhaupt beider Schleusen vor besondere unter der Taucherglocke eingebaute Bauanschläge gelegt werden, zwischen denen dann das Wasser ausgepumpt und der feinere Ausbau der Gleitbahnen, das Versetzen der Granitquadern, die Herrichtung der Kanäle und die Montage der Pumpenanlage vorgenommen werden konnte (s. Abbild. 4).

Als das Auspumpen im Außenhaupt nahezu beendet war, trat ein schwerer Bauunfall ein, der eine bedeutende Verzögerung der Ausführung und eine weitgehende Umgestaltung des Bauplanes mit sich brachte. Infolge Eintritts von Druckwasser zwischen die Betonschichten der Sohle, deren Zusammenschluß wahrscheinlich kein so vollständiger geworden war, als man erwartet hatte, wurde die oberste Betonschicht im südlichen Außenhaupt losgesprengt. Das ist erklärlich, wenn man berücksichtigt, daß der nach oben gerichtete Druck bei 10 m Wasserstandsdifferenz, wie sie vorhanden war, 10 000 kg/qm beträgt. Das Binnentor verlor dadurch sein unteres Widerlager, wurde zunächst durch den Wasserdruck um die untere Kante des stark gebauten Schwimmkastens gedreht und dann in das Außenhaupt hineingedrückt (s. Abbild. 4). Der einbrechende Wasserstrom, der über das zum Teil noch niedrige Mauerwerk der Mittelmauer auch zum nördlichen Außenhaupt hinüberflutete, warf sämtliche Tore aus ihrer Stellung und beschädigte zwei von ihnen so schwer, daß ein weitgehender Umbau nötig wurde. Auch der Molenbau wurde in Mitleidenschaft gezogen.

Glücklicherweise trat der Unfall, der leicht zahlreiche Menschenopfer hätte fordern können, während einer Arbeitspause ein; ein Mann wurde jedoch vom Wasser fortgespült und ertrank.

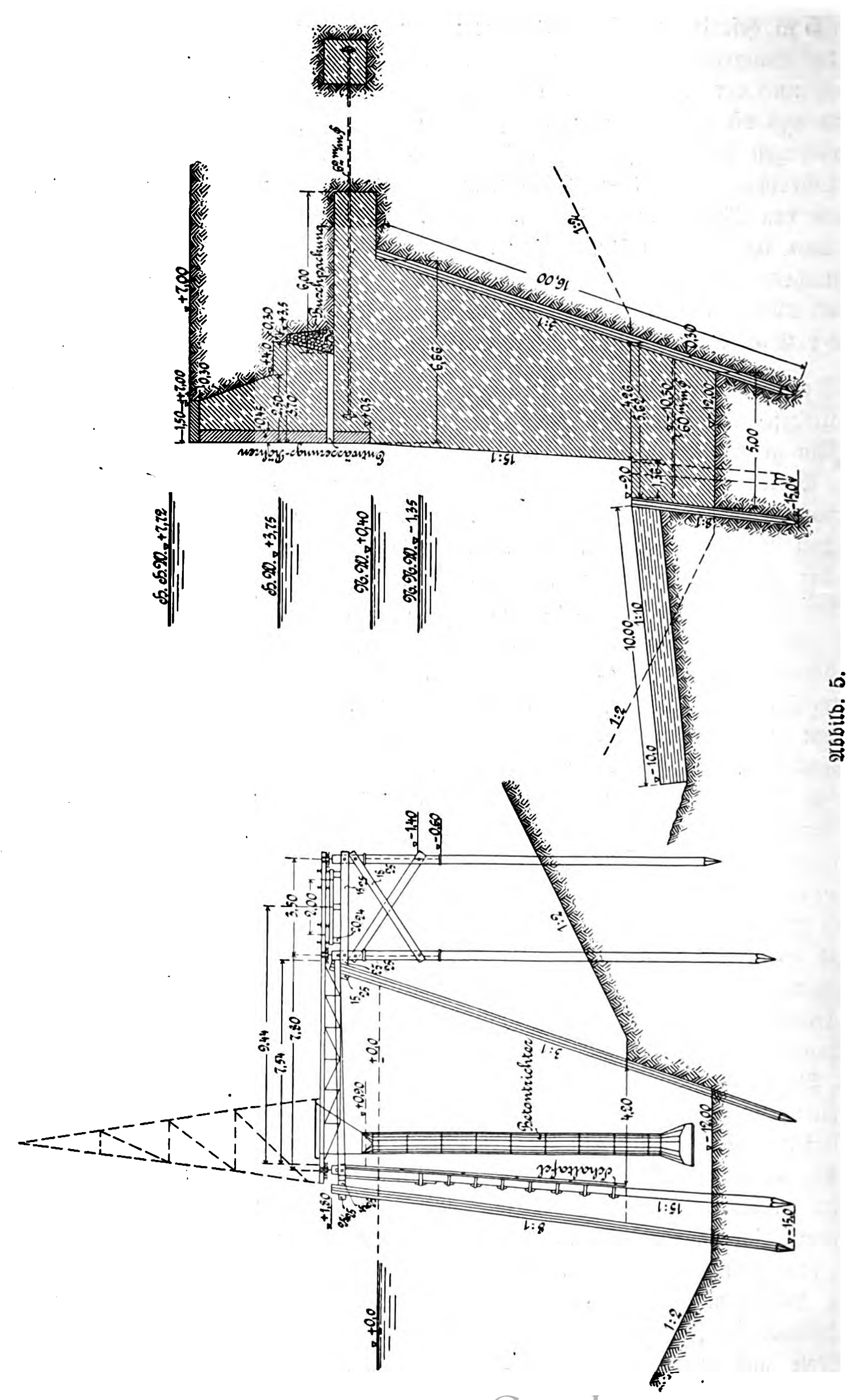
Infolge der Verzögerung, die die Bergungs- und Ausbesserungsarbeiten mit sich brachten, mußte zur rechtzeitigen Fertigstellung der Einfahrt nunmehr der Ausbau der Außen- und Binnenhäupter gleichzeitig vorgenommen werden. Für die dazu nötigen Abschlüsse standen aber jetzt nur drei Tore, nämlich die beiden weniger beschädigten, bereits benutzten Tore und das Reservetor, zur Verfügung. Für die andern fünf Verschlüsse wurden stark versteifte hölzerne Kästen aus Spundbohlen gezimmert, an Ort und Stelle versenkt, mit Boden gefüllt und durch eine Anschüttung verstärkt. Bodenfüllung und Anschüttung kamen ebenso bei den wieder benutzten drei Toren zur Anwendung, so daß die Abschlüsse auch ohne das untere Widerlager standfest waren. Mit Hilfe der Taucherglocken wurden Bohrlöcher durch die oberen Betonschichten innerhalb der Schleusenhäupter getrieben, damit etwa eintretendes Druckwasser frei ausfließen konnte. Das Auspumpen und der Ausbau der Schleusenhäupter gelangen hiernach ohne weiteren Zwischenfall, doch setzten später die überaus soliden Abschlüsse ihrer Entfernung hartnäckigsten Widerstand entgegen, dessen Überwindung Kosten und Zeitverlust verursachte.

Die bereits erwähnten Klaidämme zwischen dem Mauerwerk der Schleusenhäupter und dem Ufer der Baugrube schlossen zusammen mit den Fangedämmen und Toren die Baugrube bis zum Deich gegen das Hafenwasser ab und bildeten zwei voneinander unabhängige Becken. In diesen abgeschlossenen Baugruben wurde der Wasserstand um

4 bis 5 m gesenkt, so daß der Wasserdruck an den entleerten Schleusenhäuptern innerhalb der Baugruben sehr verringert war und das niedrigere Mauerwerk der Kammermauern und der Molen in freier Luft vollendet werden konnte. Nachdem der Ausbau beendet und die Verschlüsse der Häupter entfernt waren, wurden die Schleusentore in ihre richtigen Anschläge gebracht und bildeten dann mit den inzwischen fertiggestellten Anschlußdeichen einen hochwassersicheren Abschluß, der das Stück des Schaudeichs zwischen den Molen, das bis dahin noch die Einfahrt versperrte, entbehrlich machte. Dies war im Frühjahr 1909 erreicht. Während des Sommers wurde der Schaudeich durchstochen, die nötige Einfahrtstiefe zwischen den Molen gebaggert und die für den Betrieb nötigen Hochbauten, die Montage der maschinellen und Beleuchtungsanlagen und der Einbau der Schleusenausrüstung ausgeführt.

Der Bau der Molen. Der Bau der Molen wurde unabhängig vom Schleusenbau ausgeschrieben; auch für ihn bekam die Firma Holzmann den Zuschlag.

Ein gerammter hölzerner Fangedamm begrenzte die innerhalb des Deiches gelegene Molenbaugrube nach den Schleusen hin, damit beide Bauten völlig unabhängig voneinander gefördert werden konnten. Dieser innere Teil der Molen sollte bei gesenktem Wasserstand ausgeführt werden, wodurch sich eine bedeutende Ersparnis am Holz der Spundwände und Gerüste und eine bessere Ausführung des Mauerwerks erreichen ließen. Der Deich wurde an den bis —12 hinabreichenden Molenbaugruben durch dreifache Spundwände gegen Abrutschen gesichert. Nachdem die Baugruben ausgehoben waren, wurden die äußeren Umgrenzungen des Molenmauerwerks durch Spundwände und Pfähle, an denen Taucher Schaltafeln anbrachten, hergestellt. Zwischen diese Schalungen wurden dann der Beton unter Wasser in langen eisernen Trichtern oder durch Versenken der Kästen eingebracht, bis die Oberfläche erreicht war und das Mauerwerk in freier Luft hochgeführt werden konnte (s. Abbild. 5). Die Ausführung erlitt durch den Bauunfall an den Schleusen eine Verzögerung, da die einbrechenden Wassermassen den Fangedamm zerstörten. Glücklicherweise waren die Rammarbeiten an beiden Molenstrecken schon beendet, so daß das Einbringen des Betons mit Kästen bald fortgesetzt werden konnte, bis der erneute Abschluß der Schleusenhäupter wieder die Senkung des Wasserstandes in der Baugrube und die planmäßige Fortsetzung des Molenbaues ermöglichte. Gleichzeitig mit diesen Molenteilen war der Bau des freistehenden Endes der Nordmole in Angriff genommen worden (s. Abbild. 6). Das Prinzip der Bauausführung war das gleiche, nur fanden hier zur Herstellung der Schalung allein Pfähle mit Tafeln Anwendung, da die freistehenden hohen Spundwände der Strömung und dem Wellenschlag zu viel Angriffsfläche geboten hätten, während die Schaltafeln erst allmählich mit der höher werdenden Betonfüllung angebracht wurden. Die Außenmole mußte mit Sinkstücken gegen Unterspülung durch die starke Strömung gesichert werden. Diese Sinkstücke sind große, hier etwa 1 m starke Matratzen aus Buschwerk, die schwimmend an die gewünschte Stelle gebracht, dort mit Steinen belastet und versenkt werden. Zur Ersparnis wurde der Kern der Mole aus weniger festem, billigerem Beton hergestellt, was die Anbringung eines zweiten Paares von Schalwänden im Innern der Mole nötig machte. Erst wurden die äußeren Wände der Mole aus gutem Beton hochgeführt und dann nach Entfernen der hölzernen



Abbild. 5.

Schalungen der aus Ziegelbrocken und geringerem Mörtelzusatz hergestellte sogenannte Sparbeton zwischen sie eingebracht.

Die jetzt noch im Bau begriffenen Molenteile im Gebiet des früheren Deichs unterscheiden sich in Konstruktion und Ausführungsart nur wenig von den bereits

Abbild. 6.

fertigen Strecken. Die Förderung des Baues hängt wesentlich von der Dauer der Unterbrechung durch den Winter ab. Es wird beabsichtigt, die Nordmole im Frühjahr, die Südmole im Herbst 1910 fertigzustellen.

Kosten. Der Bau der Schleusen und Molen wird einschließlich der maschinellen Einrichtung und der zugehörigen Hochbauten voraussichtlich etwa 25 Millionen *M* kosten.

Tiburtius, Marinebaumeister.



Die XI. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

(Mit 3 Abbildungen.)

Die Hauptversammlung 1909 der Schiffbautechnischen Gesellschaft fand am 18. und 19. November in der Aula der Königlich Technischen Hochschule zu Charlottenburg statt. Sie wurde von dem Ehrenvorsitzenden der Gesellschaft, Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog Friedrich August von Oldenburg, mit der Verlesung eines Telegramms Seiner Majestät des Kaisers eröffnet, in dem Seine Majestät sein lebhaftes Interesse an den Verhandlungen zum Ausdruck bringt und mitteilt, daß er über den Inhalt der Vorträge besonderen Bericht angeordnet habe. Der Ehrenvorsitzende machte hierauf die Versammlung mit dem Inhalte des von ihm im Namen der Gesellschaft an Seine Majestät gerichteten Antworttelegramms bekannt, das den Dank und das erneute Gelöbnis der Treue und Ergebenheit ausspricht.

Hierauf erhielt J. Stumpf, Professor an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, das Wort zu seinem Vortrage über eine von ihm konstruierte Dampfkolbenmaschine, bei welcher der Dampf innerhalb des Arbeitszylinders keinen Richtungswechsel erleidet und die er daher mit dem Namen

die Gleichstromdampfmaschine

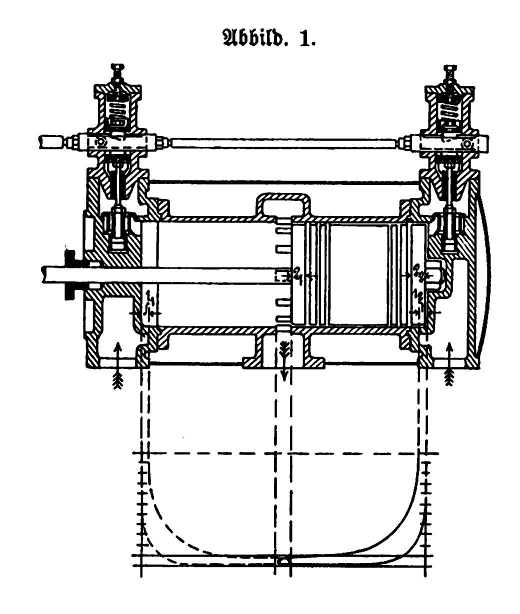
belegt hat. Bei den bisher gebräuchlichen Kolbenmaschinen tritt das Treibmittel bekanntlich abwechselnd an den beiden Zylinderenden ein und schiebt während der Füllungs- und Expansionsperiode den Arbeitskolben vor sich her. Hierbei bestreicht es bei abnehmendem Druck, also auch geringer werdender Temperatur, die Zylinderlaufflächen fast in ihrer ganzen Ausdehnung. Beginnt nun auf der anderen Seite des Kolbens die Füllung, so wechselt dieser seine Richtung; er wandert zurück, und der Abdampf der erstbetrachteten Seite strömt abermals am größten Teile der Zylinderflächen entlang, um dann nahe dem Zylinderende nach dem folgenden Zylinder oder dem Kondensator, gegebenenfalls auch der Atmosphäre, zu entweichen. Er erniedrigt hierbei naturgemäß die Temperatur der Laufflächen entsprechend seinem nach beendigter Expansion geringeren Wärmeinhalt, und der am Hubende neu einströmende Zudampf trifft nun auf kühlere Wandungen, kondensiert zum Teil und erleidet hierdurch in seiner Arbeitsfähigkeit eine Einbuße, die zu verringern für die Wirtschaftlichkeit der Anlage von größter Bedeutung ist. Nach dieser Richtung hin sind daher verschiedene Maßnahmen getroffen worden — mehrstufige Expansion, Dampfmäntel u. dergl. —, die zwar bei richtiger Anwendung wirksam sind, aber selbstverständlich die Anlage komplizieren, verteuern und Raumbedarf und Gewicht erhöhen. Bei den bisherigen Kolbenmaschinen wanderte der Dampf also mit dem Kolben hin und zurück; diesen „Wechselstrom" hat Professor Stumpf bei seiner Konstruktion beseitigt.

Das Prinzip der Gleichstromdampfmaschine ist aus Fig. 1 ersichtlich. Der Frischdampf heizt zunächst die Deckelflächen und gelangt dann durch das im Deckel befindliche Eintrittsventil in das Zylinderinnere, wo er Arbeit verrichtend wie in der „Wechselstromdampfmaschine" den Kolben vor sich her treibt. Hat der letztere etwa

die Hälfte der Zylinderlänge freigelegt, so öffnet er eine Reihe von Schlitzen, die in der Zylindermitte angebracht sind und dem Dampf den Austritt gestatten. Als Hauptvorteile seiner Konstruktion führte der Vortragende folgendes an:

Da die einzelnen Teile der Zylinderwandungen immer nur von Dampf etwa desselben Wärmeinhalts bestrichen werden, so fallen die Kondensationsverluste beim Eintritt des Frischdampfes nahezu fort. Deshalb kann die Maschine einstufig, also sehr einfach und billig hergestellt werden. Die Verwendung der Auslaßschlitze gestattet große Auslaßquerschnitte, und da der Kondensator ganz nahe an den Dampfzylinder herangelegt und dadurch eine lange Abdampfleitung vermieden werden kann, so ist es möglich, das Vakuum annähernd ebensogut auszunutzen als bei Dampfturbinen. Der Ersatz der Auslaßorgane durch Auslaßschlitze verringert ferner die Undichtigkeitsverluste und den schädlichen Raum nebst den noch schädlicheren Flächen, und der sonst die Anlage komplizierende Antrieb für die Auslaßorgane fällt fort.

Abbild. 1.



Bei der Expansion des Dampfes im Zylinder ergibt sich eine gewisse Dampfnässe, die noch durch das Vorüberstreichen der expandierenden Dampfmengen an den freigelegten Zylinderflächen vermehrt wird. Während daher infolge der Heizwirkung des Frischdampfes am Deckel die höchste Temperatur und der trockenste Dampf zu finden sind, haben die Schichten unmittelbar am Kolben den niedrigsten Wärmeinhalt und die größte Dampfnässe. Beim Öffnen der Auslaßschlitze entweicht also der kälteste Dampf und das Kondenswasser, während der noch am meisten arbeitsfähige Dampf durch den Rückgang des Kolbens am Austritt gehindert und zur Kompression verwandt wird. Da der mittlere Zylinderteil, also derjenige, in dem der Kolben seine größte Geschwindigkeit besitzt, verhältnismäßig kühl bleibt, so eignet sich die Konstruktion vorzüglich für Verwendung von Heißdampf. „Die baulichen, thermischen und betriebstechnischen Vorteile der Gleichstromdampfmaschine sind derart, daß mit dieser

Maschine im Dauerbetriebe die Dampfverbrauchszahlen von Verbund- und Dreifach-Expansionsmaschinen sowohl bei gesättigtem wie überhitztem Dampf erzielbar sind."

Nach Klarlegung der allgemeinen Gesichtspunkte ging der Vortragende auf die verschiedenen Verwendungsgebiete über und zeigte, daß seine Maschine als Betriebsmaschine (für Werkstätten), Lokomotiv- und Lokomobilmaschine, als Walzenzugs- und Fördermaschine, zum Antrieb von Kompressoren, Gebläsen und Pumpen, endlich auch als Schiffsmaschine mit Vorteil benutzbar ist und den jedesmaligen Sonderanforderungen gut angepaßt werden kann. Die Ergebnisse der bisher in Betrieb gesetzten Gleichstromdampfmaschinen sind durchweg günstig; so hat z. B. eine von der Elsässischen Maschinenfabrik gebaute, zum Dynamoantrieb verwendete Maschine von 500 Pferdestärken bei etwa 12 kg/qcm Eintrittsdruck, 305 Grad C Dampftemperatur vor dem Einlaßventil, 0,145 kg/qcm absoluter Auspuffspannung im Zylinder, 0,075 kg/qcm absolutem Dampfdruck im Einspritzkondensator und 121 minutlichen Umdrehungen einen mechanischen Wirkungsgrad von 92,5 Prozent und nur 4,6 kg Dampfverbrauch für eine Pferdestärke stündlich ergeben, und jetzt wird für Maschinen dieser Größe sogar ein solcher von nur 4 kg gewährleistet. Bei Dauer-Vergleichsfahrten mit 6 Lokomotiven, von denen 2 mit Gleichstromdampfmaschinen, 2 mit Wechselstromdampfmaschinen und Kolbenschiebern, 2 ebenso, aber mit Ventilen für Ein- und Auslaß ausgerüstet waren, hat sich herausgestellt, daß im Durchschnitt die Kolbenschieberlokomotiven 19 Prozent, die Wechselstromventillokomotiven sogar 28,5 Prozent mehr Kohlen verbrauchten als die Gleichstromlokomotiven.

Von Interesse sind an dieser Stelle besonders noch die Ausführungen über die Verwendung der besprochenen Konstruktion als Schiffsantriebsmaschine. Die Einfachheit der Steuerung erleichtert den Übergang zu Ventilen als Steuerorganen, diese wiederum ermöglichen die Benutzung hoch überhitzten Dampfes. Die Maschine kann mit 2 ganz selbständigen Zylindern ausgebildet werden, so daß jeder Zylinder eine Reserve für den andern darstellt. Aber auch die vielleicht zur Ausbalancierung gewünschte Zylinderzahl 4 oder 6 ist ohne weiteres möglich. Der mechanische Wirkungsgrad ist auch hier sehr günstig, die Abnutzung gering. Die Triebwerksbeanspruchung ist bei großen Maschinen kleiner, bei kleinen allerdings größer als bei der Wechselstromdampfmaschine. Die Umsteuerungsvorrichtungen fallen einfach aus, und da große Verdichtungsdrucke nicht entstehen können, überdies die entlasteten Einlaßventile nur geringen Widerstand bieten, so geht das Umsteuern selbst leicht und elegant vonstatten. Während der Völligkeitsgrad der Dampfdiagramme z. B. bei einer Vierfach-Expansionsmaschine im Mittel nur 55 Prozent beträgt, ist bei der Gleichstromdampfmaschine ein solcher von 80 Prozent erreichbar, so daß die Dampfzylinder bei dieser kleiner als die Niederdruckzylinder der Wechselstromdampfmaschinen gleicher Leistung gehalten werden können. Der für Heizung und Hilfsmaschinen nötige Dampf kann kurz vor den Auslaßschlitzen aus dem Hauptzylinder entnommen werden, ohne die Leistung der Hauptmaschine wesentlich zu vermindern. Reserveteile brauchen nur in ganz geringer Menge mitgeführt zu werden.

Der Vortragende kam zu dem Schlusse, daß nach der Konstruktion seiner Gleichstromdampfmaschine die Stufeneinteilung als eine überflüssige Komplikation zu betrachten sei. —

In der Diskussion stellte Ingenieur **Missong** eine von ihm angegebene Heißdampfverbundmaschine mit isothermischer Kompression der **Stumpfschen** Einstufenmaschine gegenüber und hob die Überlegenheit seiner Konstruktion über die vorgetragene hervor. Fabrikbesitzer **Henkel** führte zwei auf gleichem Prinzip fußende ältere Patente an, von denen besonders das des Ingenieurs **W. Schmidt**, Cassel, Beachtung verdiene. Für die Beurteilung der Lokomotiv-Vergleichsversuche sei zu berücksichtigen, daß der Zustand der Maschinen bei den Kohlenverbrauchszahlen eine sehr große Rolle spiele. Ferner scheine ihm die gute Wirtschaftlichkeit der **Stumpfschen** Maschine mehr auf Rechnung der Verkleinerung des schädlichen Raumes als auf die Gleichstromwirkung zu kommen. Direktor **Cornehls** endlich gab auf Grund zweijähriger Betriebserfahrungen mit einer **Stumpfschen** Maschine sein Urteil dahin ab, daß sie zwar große Vorzüge, aber gerade für ihre Verwendung als Schiffsmaschine doch auch beträchtliche Mängel besitze. So erfordere sie z. B. eine bis zu 25 Prozent stärkere Kurbelwelle; eine für Kondensation gebaute Maschine spränge bei fehlendem Vakuum schlecht an, und da Handelsschiffsmaschinen aus Billigkeitsgründen gewöhnlich angehängte Luftpumpen besitzen, so sei nach längerem Stillstand der Hauptmaschine nicht auf Vakuum zu rechnen. Dampfheizung und Hilfsmaschinen müßten auch bei gestoppter Hauptmaschine in Betrieb sein; die vorgeschlagene Dampfentnahme aus dem Hauptzylinder für diese Zwecke würde also doppelte Rohrleitungen bedingen. Nach seinen Erfahrungen könne sich die Gleichstromdampfmaschine nicht mit einer guten Vierfach-Expansionsmaschine messen. —

In seinem Schlußworte betonte Professor **Stumpf**, daß die Konkurrenzpatente seit mehr als 10 Jahren beständen, ohne Erfolge gezeitigt zu haben, daß sie aber mit seiner Konstruktion in den wesentlichen Punkten nichts gemein hätten; die **Missongsche** Maschine sei überhaupt auf unrichtigen theoretischen Grundlagen aufgebaut. Was die bemängelten Lokomotivversuche beträfe, so wären alle Maschinen zuvor genau nachgesehen worden, und es sei streng darauf geachtet worden, möglichst gleiche Betriebsverhältnisse zu schaffen. Lokomotivmaschinen seines Systems hätten etwa 17 Prozent schädlichen Raum und doch vortreffliche Dampfverbrauchszahlen; der Gleichstrom müsse also wohl den entscheidenden Einfluß auf die Ökonomie ausüben. Daß die Gestängekräfte allgemein größer ausfielen als bei gewöhnlichen Kolbenmaschinen, sei unzutreffend. Die Anordnung unabhängiger Luftpumpen sei zwar erwünscht, aber nicht notwendig; er habe übrigens hierfür Konstruktionen entwickelt, deren Ausführung billiger als die angehängter Luftpumpen würde. Einer englischen Firma gegenüber habe er die Garantie übernommen, seine Maschine auf eigene Kosten durch eine andere ersetzen zu wollen, wenn sie den Anforderungen nicht entspräche; solche Garantien leiste man nur, wenn man vom Erfolge seiner Arbeiten überzeugt sei. —

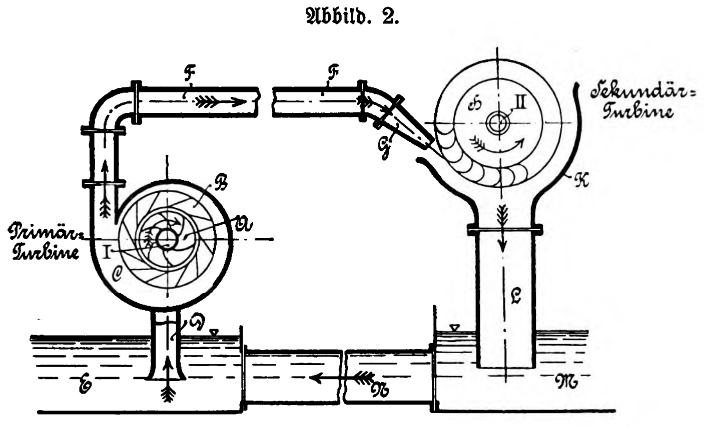
Das ganz besondere Interesse der Fachkreise beanspruchen zur Zeit alle Verbesserungen an der Schiffsdampfturbine; deshalb fand der von Professor Dr. ing. **Föttinger** gehaltene Vortrag über

Eine neue Lösung des Schiffsturbinenproblems

allseitig die größte Beachtung. Der Vortragende, der bisher der Aktien-Gesellschaft „Vulcan“, Stettin-Bredow, angehörte, künftig jedoch als Lehrer an der Königlich

Technischen Hochschule zu Danzig tätig sein wird, ging von der bekannten Tatsache aus, daß die direkte Kuppelung der Dampfturbine mit der Schiffsschraube den Wirkungsgrad beider schädlich beeinflußt. Während die erstere ihre guten Eigenschaften nur bei hoher Umdrehungszahl voll entwickeln kann, ist die Schiffsschraube auf verhältnismäßig geringe Tourenzahlen angewiesen. Um Abhilfe zu schaffen, hat Dr. ing. Föttinger zunächst die Einschaltung eines elektrischen Zwischengetriebes erwogen, den Gedanken aber — besonders wegen der hierdurch bedingten großen Mehrgewichte — wieder fallen lassen. Auch mechanische Übertragungen, wie z. B. das neuerdings veröffentlichte Zahnradgetriebe von Melville, Macalpine und Westinghouse, kommen für große Leistungen nicht in Betracht. Dagegen verspricht ein hydrodynamischer Transformator gute Erfolge und wird vielleicht der Dampfturbine auch das Gebiet der langsameren Schiffe (unter 20 Knoten Geschwindigkeit) erschließen.

Abbild. 2.



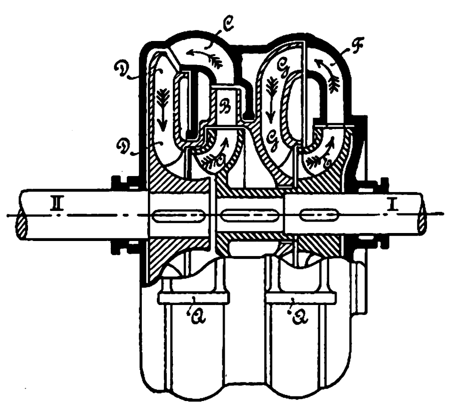
Eine primitive Einrichtung dieser Art ist in Fig. 2 wiedergegeben. Die primäre Wasserturbine A, die mit der Antriebsmaschine gekuppelt ist, setzt Geschwindigkeit in Druck um, der in der Sekundärturbine H wieder in Geschwindigkeit zurückverwandelt wird. Die Turbinen sind konstruktiv so durchzubilden, daß das gewünschte Übersetzungsverhältnis erzielt wird. Eine solche Anordnung hat aber höchstens 70 Prozent Wirkungsgrad und ist daher unwirtschaftlich. Dr. ing. Föttinger hat nun das Getriebe so verändert, daß ein ganz geschlossener Kreislauf vom Primärrad nach dem Sekundärrad und wieder zurück gebildet wird. Eine aus zwei solchen Kreisläufen zusammengesetzte Anordnung zeigt Fig. 3, und zwar dient der links angeordnete Kreislauf, dessen Sekundärteil zweistufig ausgeführt ist, dem Vorwärts-, der andere, einstufig aufgebaute, dem Rückwärtsgang. I ist die treibende, II die zu treibende Welle; A und E sind die primären Kreiselräder, B, D und G gehören dem Sekundärrad an, C und F bilden die feststehenden Leitapparate. Zwischen Primär- und Sekundärteil findet hier nicht wie bei Fig. 2 ein zweimaliger, verlustreicher Energieumsatz statt, nutzlos Kraft zehrende Rohrleitungen fehlen und jeder Auslaßverlust ist vermieden. Mit einer solchen Anordnung sind bei vier- bis fünffacher Übersetzung Wirkungsgrade bis 82 Prozent, bei achtfacher noch immer solche

von etwa 80 Prozent zu erreichen. Je größer die Übersetzungsziffer ist, desto höher ist die Stufenzahl des Sekundärteils zu wählen.

Der Arbeitsverlust im Transformator wird größtenteils in Wärme umgesetzt. Schickt man nun das Kesselspeisewasser durch den Apparat hindurch, so wird dies um etwa 20 bis 25 Grad C vorgewärmt. Man kann also einen Teil des Transformatorverlustes auf diese Weise dem Kessel wieder zugute kommen lassen und damit den tatsächlichen Wirkungsgrad des Transformators z. B. von 80 Prozent auf 83 Prozent erhöhen.

Die Umsteuerung kann nach Fig. 3 durch Anordnung je eines besonderen Kreislaufs für jede Drehrichtung erfolgen. Es ist aber auch möglich, entweder die Schaufeln des Leitrades drehbar einzurichten oder den Leitapparat und den ersten Teil des Sekundärrades mit zwei hintereinander getrennt liegenden Kanälen zu versehen, von denen durch Verschieben des Leitapparats entweder der eine, für Vorwärtsgang eingerichtete, oder der andere, entgegengesetzten Drehsinn ergebende, zur Wirkung gebracht

Abbild. 3.



wird. Jedenfalls liegt die gesamte Umsteuerung im Transformator, während die Dampfturbine ihre Umlaufrichtung dauernd beibehält.

Die Regelung beim Manövrieren erfolgt an der Dampfturbine durch Öffnen und Schließen von Einlaßdüsen oder durch das Manövrierventil. Bei verringerter Leistung geht also die Umdrehungszahl der Dampfturbine in ungefähr gleichem Verhältnis wie die der Propellerwelle zurück. Dabei tritt eine geringere Abnahme des Wirkungsgrades der Dampfturbine ein als bei direktem Antrieb, weil deren Maximal-Tourenzahl wesentlich höher, also günstiger gelegt werden kann als dort.

Die Erfindung hat sich bereits praktisch bewährt. Die Aktiengesellschaft Vulcan hat zunächst ein umsteuerbares Versuchsaggregat hergestellt, das im wesentlichen der Figur 3 entsprach. Mit ihm sollte die Leistung eines Elektromotors von 100 Pferdestärken bei 1000 Umdrehungen auf eine Welle mit 225 Umdrehungen übertragen werden. Der Höchstwert des Wirkungsgrades ergab sich bei 260 Touren der Sekundärwelle für Vorwärtsgang zu 83 Prozent, für Rückwärtsgang zu 70 Prozent, so daß also im letzteren Falle $\frac{70}{83}$ oder rund 85 Prozent der Vorwärtsleistung verfügbar waren. Die

Manövrierfähigkeit war gut. Auf Grund dieses Erfolges erbaute nun die Aktiengesellschaft Vulcan einen Dampfer von etwa 76 cbm Wasserverdrängung, der mit Curtis-Dampfturbinen in Verbindung mit dem neuen Transformator ausgestattet wurde. Die Umdrehungszahl betrug für Volleistung von 500 Pferdestärken primär etwa 1750, sekundär 318 minutlich. Die Anlage arbeitete auch unter schwierigen Verhältnissen ausgezeichnet; zur Umsteuerung waren nur rund 15 Sekunden nötig, und die Rückwärtsleistung von 85 Prozent der Vorwärtsleistung konnte ohne Sinken des Kesseldrucks beliebig lange eingehalten werden.

Was die Raum- und Gewichtsfrage anbelangt, so fällt die Antwort sehr günstig aus. Der Vortragende zeigte an verschiedenen Gegenüberstellungen, die sich auf Linienschiffe, große Kreuzer und Torpedoboote bezogen und sowohl Parsons- als A. E. G.-Turbinenanlagen berücksichtigten, daß an Raum und Gewicht durch Verwendung des Transformators ganz erheblich gespart werden kann; z. B. beträgt der Mehrbedarf bei direktem Antrieb für Linienschiffe bis zu etwa 30 Prozent an Grundfläche, 20 Prozent an Gewicht, und selbst bei Torpedobooten kann bis zu 25 Prozent Gewichtsersparnis erzielt werden. Besonders augenfällig war der Vergleich der Kolbenmaschine des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II." mit einer Turbotransformatoranlage gleicher Leistung; bei Einbau der letzteren könnte fast der ganze vordere Maschinenraum noch mit Kesseln belegt, die Leistung also beträchtlich erhöht werden.

Das Anwendungsgebiet des Transformators ist nicht auf die Schiffsmaschine beschränkt, und nicht nur die Dampfturbine kommt als Primär-Antriebsmaschine in Betracht; das Getriebe ist vielmehr überall da mit Vorteil anwendbar, wo eine schnelllaufende Antriebsmaschine hoher Leistung eine langsamer laufende Arbeitsmaschine treiben soll. —

In der Diskussion wies zunächst Oberingenieur Sütterlin darauf hin, daß es sich weniger um eine Erfindung im eigentlichen Sinne, als um eine geniale Kombination handele, deren Vorzüge vor allem in der vollendeten Durchdringung der theoretischen Grundlagen, in der kompakten Durchbildung und der darin zum Ausdruck gebrachten konstruktiven Geschicklichkeit lägen. Wie aber werde sich die Kühlung des Transformators vollziehen, wenn das Arbeitswasser nicht zur Kesselspeisung benutzt wird? Sei auch bei großen Schiffen noch eine gute Umsteuerung erzielbar? Schaufelabnutzung und -anfressungen könnten unliebsame Störungen hervorrufen, und der Dampfverbrauch wäre nach den Angaben des Vortragenden schlechter als der hochwertiger Kolbendampfmaschinen. Im übrigen sei die mechanische Übertragung in der Anordnung von Westinghouse doch wohl aussichtsreicher, als Dr. ing. Föttinger annehme. Geheimer Regierungsrat Professor Flamm hält die Einschaltung eines Zwischengetriebes für einen Notbehelf. Es sei durchaus anzustreben, den direkten Antrieb auch hochtouriger Schrauben wirtschaftlich zu gestalten; Versuche nach dieser Richtung hin würden noch nicht energisch genug durchgeführt. Ingenieur Wimplinger endlich betonte die größere Kompliziertheit der Transformatoranlage. Ob auch für große Kriegschiffe die Erwartungen Dr. ing. Föttingers inbezug auf die Raum- und Gewichtsverhältnisse erfüllt werden würden, sei ihm zweifelhaft, und auch der Gesamtwirkungsgrad werde eher schlechter als besser ausfallen, zumal da die guten Wirkungsgrade der Wasserturbine wegen der zu erwartenden großen Spaltverluste nicht

ohne weiteres auf den Transformator anwendbar seien. Anfressungen an den Schaufeln wären sowohl wegen der Strömungs- und Wirbelungsverhältnisse als auch infolge chemischer Einwirkung durch die aus dem Arbeitswasser austretenden Gase zu befürchten. Besser sei jedenfalls die Anordnung hochwertiger Schrauben oder, falls solche für große Umdrehungszahlen nicht konstruiert werden könnten, die Verwendung anderer Treibapparate, z. B. der Strahlpropeller. —

In seinem Schlußwort hob Dr. ing. Föttinger die Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit hervor, mit der die von ihm vorgetragene Neuerung durchgearbeitet und erprobt worden sei; langjährige Erfahrungen ständen zu Gebote, und er habe in seinen Ausführungen nie die günstigsten Annahmen zugrunde gelegt, so daß die Erzielung noch höheren Wirkungsgrades und besseren Dampfverbrauchs als der von ihm angegebenen durchaus wahrscheinlich sei. Die Verwendung des Arbeitswassers zur Kesselspeisung mache gar keine Schwierigkeiten, doch arbeite die Maschine auch mit Seewasser einwandfrei, wie sie bei einer Reise von Stettin nach Hamburg und zurück bewiesen habe; auch die Umsteuerung habe stets anstandslos funktioniert, und er sehe keinen Grund, warum es bei großen Anlagen anders sein solle. Das Westinghouse-Getriebe sei für hohe Leistungen im Dauerbetriebe nicht brauchbar, und der dafür angegebene Wirkungsgrad von 98 Prozent würde sich bei einiger Betriebszeit wohl auf 92 bis 94 Prozent erniedrigen. Vor allem sei aber ein großes Westinghouse-Getriebe bisher weder gebaut noch in Auftrag gegeben, während die Aktiengesellschaft Vulcan bereits eine Transformatoranlage für 16 000 Pferdestärken in Angriff genommen habe. Hochwertige Propeller für große Umdrehungszahlen zu konstruieren, sei bisher nicht gelungen und ein Erfolg nach dieser Richtung hin zunächst kaum zu erwarten. Eine größere Kompliziertheit wäre durch seine Maschine nicht bedingt, weil die Dampfturbine in ihren Abmessungen wesentlich kleiner ausfiele als bei direktem Antrieb. Anfressungen seien bisher nicht beobachtet worden, und die Verhältnisse lägen auch erheblich günstiger als da, wo solche festgestellt wurden, d. h. in reinen Wasserturbinenanlagen mit plötzlicher Entspannung des Mediums und bei Schiffsschrauben sehr hoher Umfangsgeschwindigkeit. Die Frage der etwa vorzunehmenden Wasserkühlung sei ebenso wenig wie die vielleicht eintretenden Spaltverluste von entscheidender Bedeutung, und wenn bei beträchtlich geringerem Gewicht und Raumbedarf und bei erheblich vergrößerter Rückwärtsleistung noch derselbe Gesamtwirkungsgrad als beim direkten Antrieb erzielt werde, so sei dies ein großer Erfolg. —

Nach kurzer Pause schloß sich hieran der Vortrag des Diplomingenieurs C. Michenfelder, Düsseldorf, über

Schwere Werftkrane für die Schiffsausrüstung.

Von der Tatsache ausgehend, daß Schiff- und Kranbau sich in ihren machtvollen Wechselbeziehungen heute nicht mehr voneinander trennen lassen und die Fortschritte beider im engsten Zusammenhange stehen, besprach der Vortragende an der Hand vieler Abbildungen eine große Zahl älterer, neuer und neuester Ausrüstungskrane und zeigte unter Hinweis auf die Vor- und Nachteile der einzelnen Konstruktionen die Entwicklung, die der Bau dieser Krane in neuerer Zeit genommen hat. Auch das Gebiet der großen Schwimmkrane fand Berücksichtigung. Näheres Eingehen auf die einzelnen Konstruktionen

hätte nur bei gleichzeitiger Wiedergabe der Zeichnungen und Photographien Zweck und muß daher an dieser Stelle unterbleiben. Der Vortragende schloß mit dem Wunsche, auch in Zukunft möchten „unsere heimischen Werften den Kranbau fortdauernd vor Aufgaben stellen können, deren erfolgreiche Lösung nicht zuletzt dazu beitragen wird, die Leistungsfähigkeit und die Vorrangstellung deutscher Werften zu sichern."

Eine Diskussion über diesen Vortrag fand nicht statt. —

Eine Fülle des Wissenswerten für alle diejenigen, die im praktischen Fabrik- oder Werftbetriebe eine führende Rolle spielen oder künftig zu spielen hoffen, bot der folgende Vortrag über

Fabrikorganisation mit spezieller Berücksichtigung der Anforderungen der Werftbetriebe,

den Diplomingenieur L. **Gümbel**, stellvertretender Direktor und Vorstandsmitglied der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik G. m. b. H., Bremen, hielt und zu dessen Grundlage und Ergänzung eine ins einzelne gehende Ausarbeitung des Vortragenden vorlag. Diplomingenieur **Gümbel** wies zunächst unter Anführung zahlenmäßigen Beweismaterials darauf hin, daß die deutsche Schiffbauindustrie fast ausschließlich für die Deckung des Bedarfs der eigenen Schiffahrt und der eigenen Marine tätig ist, und daß es an Aufträgen vom Auslande her fast gänzlich fehlt. Der eigene Bedarf Deutschlands ist aber nicht ausreichend, um den bereits vorhandenen, größtenteils mustergültig durchgebildeten Werften eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung zu sichern; das Verhältnis zwischen dem in den Werften und ihren Hilfsbetrieben angelegten Kapital und dem Umsatz ist zur Zeit ganz unbefriedigend, und die Folge hiervon ist einerseits das Sinken der Angebotspreise und anderseits für die meisten Betriebe mangelnde Rentabilität. Es gibt drei Mittel zur Abhilfe, sämtlich organisatorischer Natur: 1. Die Ausbildung der Verkaufsorganisation zur Erschließung des ausländischen Marktes, 2. die Organisation der Werften zur gemeinsamen Vertretung ihrer Interessen auf dem inländischen Markte, 3. die Verbesserung und Fortentwicklung des inneren Betriebes jeder einzelnen Werft durch eine das Fabrikat verbilligende und marktfähiger gestaltende Fabrikorganisation.

Von der Besprechung der ersten beiden Mittel sah der Vortragende ab und widmete nur dem dritten Punkte seine ganze Aufmerksamkeit. Seine Ausarbeitung hierüber, auf die zunächst eingegangen werden muß, legt die Verhältnisse einer großen Werft zugrunde, die in Form einer „Aktiengesellschaft" oder einer „Kommanditgesellschaft auf Aktien" arbeitet, und erörtert nach kurzen allgemeinen Bemerkungen über Aufgabe und Wesen der Organisation sowie über die für ihre Ausbildung zu beachtenden Bedingungen eingehend die Gesichtspunkte, die bei der gesamten äußeren und inneren Organisation eines derartigen Großbetriebes maßgebend sind oder zweckmäßigerweise maßgebend sein sollten. Die Gliederung in produktive und unproduktive Betriebe, die Unterteilung dieser in Einzelbetriebe, die zwar in den Geschäftsbüchern streng getrennt, im Verkehr miteinander jedoch im engsten Zusammenhange arbeiten müssen, der Geschäftsgang der Betriebe untereinander und mit dem Vorstand, die Verteilung der allgemeinen Unkosten auf die einzelnen Betriebe und der Unkosten der einzelnen Betriebe auf die Fabrikate, ferner die Verbindung nach außen und demgemäß die Behandlung

der ein- und ausgehenden Postsachen sind Gegenstand ausführlicher Darlegungen. Dann geht die Ausarbeitung zur Besprechung der Frage über, wie in einem Groß-Werftbetriebe die Erteilung und Weitergabe der Arbeitsaufträge sich gestalten müsse, bespricht die Lohn- und Akkordeinrichtungen sowie die Arbeitskontrollen und weist dann auf die besondere Stellung hin, die der Lagerverwaltung bei richtiger Organisation zufällt. An die Darlegungen über die Stellung der technischen Bureaus zum Gesamtbetriebe schließen sich Bemerkungen über die Aufgaben der Geschäftsleitung an, die nicht damit zufrieden sein darf, jährlich einen Überblick über die Geschäftslage zu erhalten, sondern unbedingt imstande sein muß, sich monatlich genau über den wirtschaftlichen Stand des Unternehmens zu unterrichten. Von diesem überaus wichtigen Gesichtspunkte aus muß die ganze Buchführung behandelt werden, sie muß so gestaltet sein, daß ein monatlicher Abschluß nach den einzelnen Fabrikaten möglich ist. Das kann ohne Schwierigkeit erreicht werden, wenn nur jede Wertverschiebung sofort von demjenigen kontiert wird, der sie veranlaßt hat, nicht erst nachträglich vom Buchhalter. Nebenher ist die fortlaufende Führung einer Statistik erforderlich. Der Verfasser weist dann auf die Wichtigkeit genauer Selbstkostenberechnungen, die Abhängigkeit der Selbstkosten vom Umsatz und die große Gefahr hin, die darin liegt, bei der Preisbemessung die Selbstkosten nicht genügend in Rechnung zu ziehen, sondern unabhängig davon möglichst niedrige Preise zu fordern, nur um die Arbeiter zu beschäftigen, den Umsatz zu erhöhen und dergleichen. Endlich wird die Frage der Rentabilität besprochen; die jährliche Rentabilitätsberechnung erfordert stets den Vergleich mit der Jahresbilanz, um aus dem Verhältnis des angestrebten Endergebnisses mit dem wirklich erreichten Schlüsse auf die Bewährung der Organisation und ihre Verbesserung ziehen zu können.

Der Vortragende beschränkte sich darauf, aus der vorstehend auszugsweise wiedergegebenen Ausarbeitung das Wesentlichste hervorzuheben und kritisch zu beleuchten, und seine Ausführungen gipfelten in dem Satze: „Fabrikorganisation bleibt also immer wieder die Grundlage, auf der alles andere, Buchführung, Abschluß, Statistik, Rentabilität, sich aufbaut; eine gute Fabrikorganisation ist daher Grundbedingung, um im heutigen scharfen Kampf der Leistungen einen Platz zu erringen oder einen errungenen zu bewahren.“ Er schloß mit einem erneuten Hinweise auf die Notwendigkeit, die Frage nach den Gründen der mangelnden Betätigung des deutschen Schiffbaus für das Ausland zu klären; soll der deutsche Schiffbau blühen, so muß es auch von ihm heißen: „Sein Feld ist die Welt.“ —

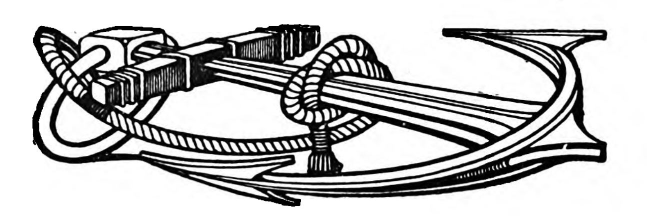
In der Diskussion gab Professor Laas zunächst seiner Freude darüber Ausdruck, daß das Bestreben des Technikers in neuerer Zeit mehr als früher auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes gerichtet sei. Die Organisation gebe hierzu die Mittel, aber sie sei doch nur das Werkzeug, zu dessen richtiger Handhabung der Meister gehöre, d. h. die leitende Persönlichkeit, die bei einem Großbetriebe durch den Vorstand vertreten werde. Bei den Privatfirmen setzen sich die Vorstände in erster Linie aus Technikern, in zweiter aus Kaufleuten zusammen, zu denen in einigen Fällen noch der Jurist trete. Im allgemeinen sei die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens umgekehrt proportional der Zahl seiner Leiter. Aus diesem Grunde sei die Organisation der großen Reichswerften nicht zweckmäßig. Die durch eine Kommission gemachten Verbesserungs-

vorschläge hätten ganz richtig die Notwendigkeit einer Stärkung der Zentralgewalt zum Gegenstand, aber diese Zentralgewalt müsse bei den sachverständigen Stellen liegen. Im übrigen erklärte sich Professor Laas mit allen wesentlichen Punkten des Vortrages einverstanden und bemängelte nur das in der Ausarbeitung vorgeschlagene Verfahren, die Arbeitszettel, d. h. die Grundlagen der Arbeitskontrolle, bis zur Fertigstellung der Arbeit in den Händen des Arbeiters zu belassen; sie würden dadurch sehr schmutzig und vielfach unleserlich werden. —

Diplomingenieur Gümbel betonte im Schlußworte, daß die von ihm vorgeschlagene Organisation natürlich nicht für alle Verhältnisse passe, ging aber auf die Ausführungen des Professors Laas nicht näher ein. —

Hiermit waren die Vorträge des ersten Versammlungstages beendet; über die des zweiten wird im nächsten Hefte berichtet werden.

La.



Meinungsaustausch.

Zu dem Aufsatz: „Tsuschima in französischer Beleuchtung“.

(Mit 1 Skizze.)

Der Artikel „Tsuschima in französischer Beleuchtung“ im Oktoberheft der „Marine-Rundschau“, 1909, gibt den Auszug aus einem französischen Werk, mit dessen Ideen man sich, soweit dies auf Grund der kurzen Wiedergabe zulässig scheint, vielfach wohl einverstanden erklären kann. Aber wie in fast allen Abhandlungen über diese Schlacht die Ansichten über die Ursachen der japanischen Überlegenheit auf materiellem und moralischem Gebiet in ähnlichem Sinne ausführlich erörtert werden, so wird auf taktischem Gebiet hier — wenn die Wiedergabe nichts Wesentliches übergangen hat — wie auch sonst ein ganz wesentlicher Punkt der taktischen Lage nicht genügend gewürdigt. Es handelt sich um die Luv- bzw. Leestellung der beiden Flotten zueinander. Und dieser Punkt ist nach meiner Ansicht von sehr großer Bedeutung gewesen für den Verlauf und Ausgang der Schlacht, wie für das Verhalten beider Gegner. Er ist wichtig zur gerechten Beurteilung der russischen Leistungen und er enthält eine bedeutsame Lehre, die zwar nicht neu ist, aber durch dies Beispiel grell beleuchtet wird.

Zur Vergegenwärtigung der Schlacht, deren Verlauf als bekannt vermutet wird, diene die nachstehende Skizze.

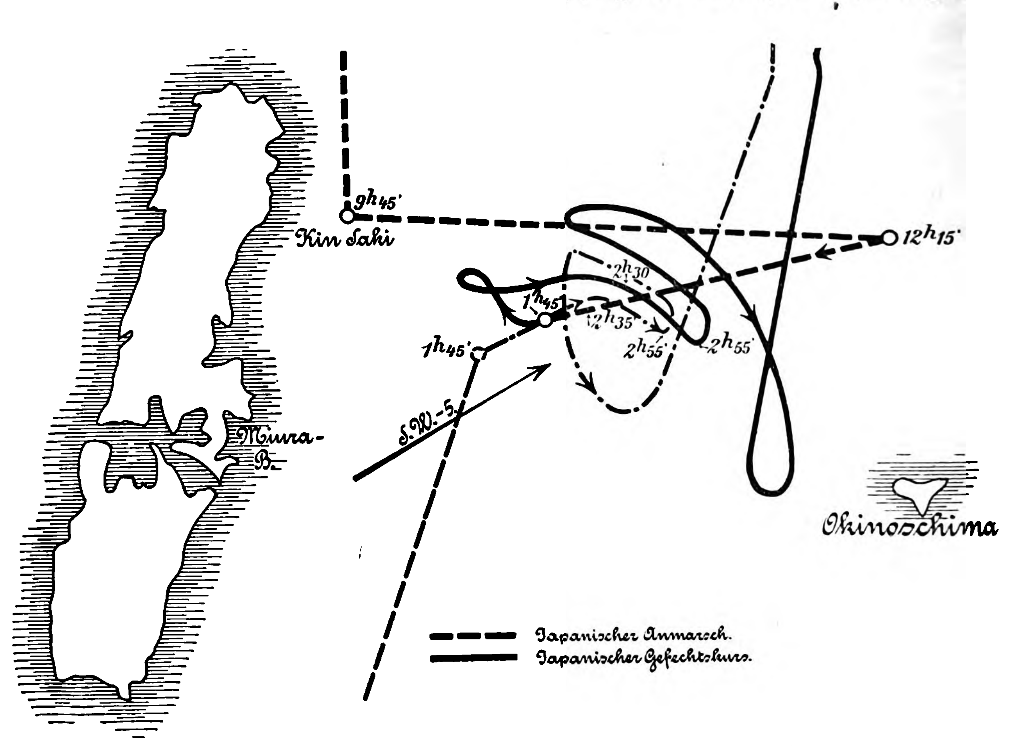
Am Tage der Schlacht wehte SW-licher Wind, Stärke 5. Die Japaner hatten danach durch die Gunst der Verhältnisse von vornherein die Leestellung, die ihnen die von Luvward anmarschierende langsame russische Flotte nicht hätte abringen können. Dieser Umstand hat von vornherein beide Führer beeinflußt.

Für Togo entstand daraus die Aufgabe, seine Flotte auf einen Gefechtskurs zu bringen, der etwa West-Ost bis Nordwest-Südost (bzw. umgekehrt) verlief; daß dies seine Absicht war, wird zunächst wahrscheinlich durch die Wahl der Anmarschkurse von $9,45^h$ bis $12,15^h$ und $12,15^h$ bis $1,45^h$. Als dann $1,45^h$ der Feind in Sicht kam, ging er auf NW, wohl in der Absicht, Rojestwenski den Weg zu verlegen, falls dieser nach Backbord hätte ausweichen wollen, was nach der Peilung, in der die Russen standen, in Frage kam. Als nun die russische Spitze noch NO abbog, ging Togo zum laufenden Gefecht auf Ost-Kurs, stand anfangs zwar etwas achterlich, konnte diesen Nachteil aber durch überlegene Geschwindigkeit bald wieder ausgleichen. So entstand die $\propto$ Schleife und das gewagte Manöver, in solcher Nähe vom Feinde eine 16-Strich-Schwenkung auszuführen. Es läßt aber erkennen, wieviel dem Führer daran lag, in der günstigen Position zu bleiben und an der Spitze zu führen, wie dies Bestreben auch aus der späteren Umlegung der Linie auf Gegenkurs deutlich hervorgeht.

Nun zu den Russen.

Als diese den Feind ausmachten, waren sie noch nicht in Gefechtsformation rangiert. Die erste Division stand noch Steuerbord querab von der zweiten, hinter

der die übrigen Streitkräfte folgten. Kurs etwa NNO. Mit Rücksicht auf das Vorsetzen der I. Division sowohl als mit Rücksicht auf die ungünstige Windseite konnte die Gefechtslinie in diesem Augenblick nicht nach NW ausgelegt werden, sondern mußte durch Schwenkung nach Steuerbord hergestellt werden. Aber auch bei der Entwicklung nach Steuerbord war die durch den Wind bedingte artilleristisch-taktische Lage für die Russen ungünstig. Der Kurs, auf dem sie von $2,5^h$ bis $2,15^h$ den Gegner in günstiger Peilung hielten, führte genau vor dem Wind. Der ganze Rauch und Pulverdampf der hinteren, vom Feinde weiter abstehenden älteren russischen Schiffe, deren Wirkung gegen die feindliche Flotte nur gering war, zog nach vorne, die kampfkräftigsten russischen Schiffe belästigend. Als von da ab die japanische Flotte dank ihrer höheren Fahrt

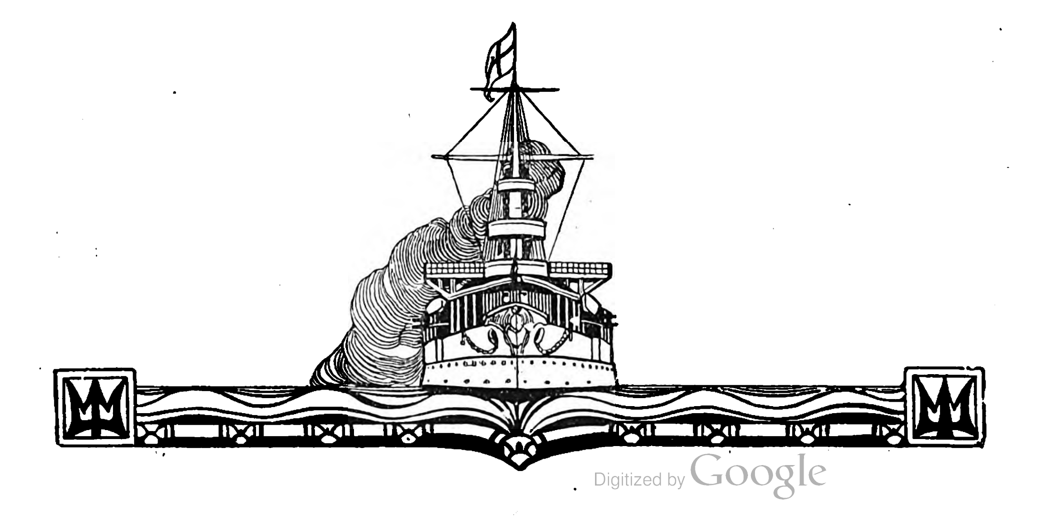


in vorliche Stellung gelangte, wurde die Lage der russischen Spitze verzweifelt. Lief sie weiter, so mußte auf die kleinerwerdende Entfernung die Konzentration, welche die Japaner aus der günstigeren Feuerstellung auf sie ausübten und der sie in der vorlichen Richtung bald immer weniger Geschütze entgegensetzen konnten, sie rasch zertrümmern; bog sie ab, so wurde die Feuerposition ebenfalls weiter verschlechtert, dadurch, daß die Schiffe dann ganz nach Lee feuerten, der Rauch an den Schiffen noch dichter haftete. Notgedrungen wählte sie die zweite Alternative. Über die daraus entstehende Lage sagt Togo in seinem Bericht (etwa zu dem Zeitpunkt kurz nach dem Abbiegen der russischen Spitze um $2,35^h$): „Der Rauch, vom westlichen Winde geführt, bedeckte die ganze See und verhüllte zusammen mit dem Nebel die gesamte feindliche

Flotte vollkommen, so daß wir eine Zeitlang gezwungen waren, das Geschützfeuer einzustellen." Wer Gelegenheit gehabt hat, ein Kaliberschießen nach Lee abzuhalten oder anzusehen, kann sich danach eine schwache Vorstellung machen, wie diese Gefechtslage zu einem schnellen Ende führen mußte und wie auch das moralische Element auf russischer Seite unter dem Eindruck der Wehrlosigkeit rasch erschüttert wurde. — Der weitere Verlauf des Kampfes, in dem sich die japanischen Hauptgeschwader bis zum Ende des Kampfes auf einem nach SW geöffneten Bogen hielten, zeigt auf japanischer Seite die glänzende Ausnutzung des gegebenen Vorteils. Und wenn Togo schon um $^{3}/_{4}3^{h}$ — also nach dreiviertelstündigem Kampf — die Schlacht als entschieden ansieht, so zeigt dies, wie sicher er sich war, daß sich die langsamere russische Flotte aus der ungünstigen Position nicht herausziehen konnte. Alle derartigen Versuche konnte er dank seiner höheren Geschwindigkeit vereiteln.

Die Feuerüberlegenheit der Japaner hat bei Tsuschima gesiegt, zweifellos; daß diese so schnell erreicht wurde, dazu hat die Leestellung der japanischen Flotte sicherlich viel beigetragen; und manches, was man dem russischen Schützen angerechnet hat, kann vielleicht dadurch gerechter beurteilt werden.

H.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Admiral Frhr. v. Senden-Bibran †. Am 23. November verstarb an den Folgen einer schweren Operation der Admiral Frhr. v. Senden-Bibran im 62. Lebensjahre.

Aus dem Kreise seiner Bekannten und Freunde sind uns folgende Zeilen zugegangen:

1862 als Kadettaspirant in die Königl. preußische Marine eingetreten, wurde Frhr. v. Senden 1866 Unterleutnant zur See. Im Kriege 1870 gehörte er zu dem Marinedetachement, das nach Orléans zur Besatzung der dort genommenen Kanonenboote entsandt wurde. Nachdem er „Comet“ und „Bayern“ als Kommandant geführt und zeitweise als Chef des Stabes der Station fungiert hatte, erfolgte am 1. April 1889 seine Ernennung zum ersten Chef des neu gebildeten Marinekabinetts Seiner Majestät des Kaisers, in welcher Stellung er 17 Jahre zum Segen der Marine gewirkt hat. Diese seine Wirksamkeit soll hier in wenigen Worten gewürdigt werden. Bei der Organisation des Marinekabinetts, das bis 1889 nur in der Form einer nicht selbständigen Abteilung des Militärkabinetts bestanden hatte, mußten die besonderen Verhältnisse der Marine mit ihrem häufigen, unvermeidlichen Wechsel in den einzelnen Stellungen besonders berücksichtigt werden. Die wohlbewährte Organisation des Militärkabinetts konnte daher nur als schwacher Anhalt dienen. Dem von allen kleinlichen Bedenken freien und immer das Wesentliche klar erkennenden Blick des ersten Kabinettchefs gelang es trotz der Schwierigkeiten sehr bald, eine Organisation zu schaffen, die auch heute noch nach 20 Jahren Geltung hat. Bei der im Jahre 1899 vollzogenen grundlegenden Umorganisation der Marine, deren wohlerwogenes Ergebnis die Schaffung der Seiner Majestät unmittelbar unterstellten Immediatbehörden — Flottenkommando, Kreuzergeschwader, Stationskommandos, Reichs-Marine-Amt, Admiralstab und Inspektion des Bildungswesens — war, ist Admiral Frhr. v. Senden ein eifriger Mitarbeiter gewesen. Er war durchdrungen von dem Gedanken, daß gegenüber der Forderung, dem deutschen Volke nach den Allerhöchsten Intentionen die ihm unentbehrliche Flotte zu schaffen, alle anderen Rücksichten in den Hintergrund treten mußten. In diesem Sinne, treu und beharrlich festhaltend an dem als richtig erkannten Ziele, hat er stets dann seinen beratenden Einfluß zum Nutzen des Ganzen verwendet, wenn in einzelnen Fällen beim Auftreten von Reibungen, wie sie bei der Entwicklung einer großen Institution unvermeidlich sind, die Entscheidung des höchsten Kriegsherrn angerufen wurde.

Die Auffassung seiner Stellung gipfelte darin, vermittelnd die Marine fördern zu wollen, ohne selbst hervorzutreten. Wenn gelegentlich von solchen, die mit den Dingen nicht vertraut sind, gesagt ist, er habe das Marinekabinett zu einer „Behörde“ entwickelt, so ist das unzutreffend. Das Marinekabinett ist mit der Vergrößerung der Marine nicht gewachsen. Die Zahl der in ihm beschäftigten Offiziere und Beamten ist nicht gestiegen. Admiral v. Senden hatte keinen Ehrgeiz in dieser Richtung. Neidlos sah er seine Altersgenossen in die höchsten Kommandostellen einrücken und das Glück des persönlichen Schaffens oder der Ausübung einer Führertätigkeit, das höchste Ziel des befähigten Offiziers, genießen. Er begnügte sich mit dem Bewußtsein, die Stelle, auf die ihn das Vertrauen Seiner Majestät des Kaisers gestellt hatte, zum Nutzen der Marine und zum Wohle des Vaterlandes auszufüllen.

Er besaß im hohen Maße das Vertrauen des Offizierkorps der Marine. Seine Herzensgüte, sein gerades, männliches Wesen, das frei von jeder Scheu vor Verantwortung

war, sein kameradschaftlicher Sinn sichern ihm ein dankbares Andenken. Vorurteilslos und streng gerecht, hat er stets nur das Interesse des Dienstes als Richtschnur seines Handelns gelten lassen. Er hat immer darauf bestanden, daß die Geeignetheit für die Führerstellungen in der Marine auf der Kommandobrücke, und nicht an anderer Stelle, nachgewiesen werden müsse. Die Praxis im Seemannsberuf stand ihm über allem andern.

Bis in seine letzten Dienstjahre hinein hat er es nie versäumt, an den Herbstmanövern und Flottenübungen teilzunehmen, auch wenn er nicht als Begleiter Seiner Majestät des Kaisers anwesend zu sein verpflichtet war und obwohl ihn körperliche Beschwerden behinderten.

Im übrigen war er durchaus nicht einseitig nur Seeoffizier. Alle zeitbewegenden Fragen auf wissenschaftlichem und politischem Gebiet fanden lebhaftes Entgegenkommen bei ihm. Er las viel und suchte gern den Verkehr mit unterrichteten Männern. Demgemäß hatte er auch ein starkes Interesse für ein hohes Bildungsniveau des Seeoffizierkorps. Er, der als 14jähriger Kadettaspirant und dementsprechender Schulbildung in die Marine eingetreten war, war ein eifriger Verfechter der Abiturientenreife als Bildungsmaß für den Seeoffiziernachwuchs.

Er war schließlich ein großer Freund des Segelsportes, aber nicht um des Sportes willen, den persönlich auszuüben es ihm an Zeit und Mitteln fehlte, sondern auch hierbei haben ihn höhere Motive geleitet. Er sah in dem Segelsport ein vorzügliches Mittel, Mannestugenden, Gewandtheit und seemännischen Blick in dem jungen Seeoffizier zu entwickeln, und in zweiter Linie war ihm der Sport das Mittel zum Zweck, weitere Kreise für die Aufgaben der Marine zu interessieren und ihren Blick auf das Wasser zu lenken.

So hat der Admiral Frhr. v. Senden mit seinem ganzen Selbst an seiner Stelle mitgewirkt an der Entwicklung der Marine und Schaffung einer Flotte. Er hat erfolgreich geholfen, ein von richtigen Grundsätzen durchdrungenes Offizierkorps zu schaffen, er hat seine Interessen, wo immer angängig und erforderlich, mit Wärme vertreten, er hat nach Möglichkeit Härten gemildert, die der Dienst und das militärische Leben unvermeidlich mit sich bringen.

Die Marine wird ihm ein dauerndes, ehrendes Andenken bewahren. —

Seine Majestät der Kaiser haben befohlen, daß sämtliche Flaggoffiziere der Marine sowie die jetzigen und früheren Offiziere des Marinekabinetts für drei Tage Trauer zu Ehren des verstorbenen Admirals Frhrn. v. Senden-Bibran anzulegen haben.

— Marine-Etat 1910. Die Einnahmen des ordentlichen Etats sind berechnet zu 1,33 Mill. ℳ (+ 10000 ℳ gegen 1909).

Die Ausgaben sind wie folgt veranschlagt:

1. Fortdauernde Ausgaben (ausschl. Zentralverwaltung für das Schutzgebiet Kiautschou) .	157,89 Mill. ℳ	(+ 11,0 Mill. ℳ),
2. Schiffsbauten und Armierungen:		
a) Ordentlicher Etat	150,96 Mill. ℳ	(+ 16,2 Mill. ℳ),
b) Außerordentlicher Etat	92,59 Mill. ℳ	(+ 7,6 Mill. ℳ),
3. Sonstige einmalige Ausgaben:		
a) Ordentlicher Etat	12,34 Mill. ℳ	(+ 1,2 Mill. ℳ),
b) Außerordentlicher Etat	20,15 Mill. ℳ	(— 4,6 Mill. ℳ).
Gesamtforderung für 1910 . .	433,93 Mill. ℳ	(+ 28,5 Mill. ℳ),

davon sollen 112,7 Mill. ℳ (außerordentlicher Etat) durch Anleihe, 321,2 Mill. ℳ aus ordentlichen Einnahmen gedeckt werden.

Nach der „Geldbedarfsrechnung zum Gesetz betreffend die deutsche Flotte“ ist für 1910 eine Ausgabe von 444,2 Mill. ℳ einschließlich 3,4 Mill. ℳ aus Anlaß der

Besoldungsaufbesserung vorgesehen. Der Etat bleibt mit etwa 10 Mill. ℳ hinter diesem Anschlag zurück.

Im Einzelnen ist zu erwähnen;

Die Zusammensetzung der Zentralbehörden in Berlin bleibt unverändert. Im Reichs-Marine-Amt tritt 1 vortragender Rat für das Konstruktionsdepartement hinzu. Bei den Intendanturen sind 8 Revisionsbeamte (darunter 4 renumeratorisch beschäftigte) mehr angefordert. Auf der Hochseeflotte soll ein Oberkriegsgerichtsrat mehr eingeschifft werden. Ein evangelischer Küster wird für Wilhelmshaven beantragt, desgleichen eine Reisezulage für einen katholischen Geistlichen, der in Friedrichsort Religionsunterricht erteilen soll.

Entsprechend den Anschlägen in früheren Denkschriften sind folgende Stellenvermehrungen in Aussicht genommen:

1. Seeoffiziere: 2 Kontreadmirale, 4 Kapitäne zur See, 10 Fregatten- oder Korvettenkapitäne (dazu Zulagen für 2 Fregattenkapitäne), 27 Kapitänleutnants, 52 Oberleutnants zur See und Leutnants zur See.

2. Marineingenieure: 1 Chefingenieur oder Oberstabsingenieur, 9 Stabsingenieure, 9 Oberingenieure, 16 Ingenieure.

3. Offiziere der Marineinfanterie: Es fallen fort 2 Stellen für Hauptleute, da die Stellen der Vorstände der Bekleidungsämter in Zukunft auch durch Seeoffiziere besetzt werden sollen. Die Gehälter für 2 Hauptleute sind auf das Kapitel „Bekleidung" übernommen.

4. Marineärzte: 5 Oberstabsärzte, 3 Stabsärzte, 5 Oberassistenz- und Assistenzärzte.

5. Zahlmeisterpersonal: 3 Stabszahlmeister, 6 Zahlmeister.

6. Feuerwerks- und Torpederoffiziere: 1 Feuerwerkskapitänleutnant, 4 Feuerwerksleutnants, 1 Torpederkapitänleutnant, 1 Torpederleutnant, 1 Torpedo-Stabsingenieur, 1 Torpedo-Ingenieur.

Die Zahl der Fähnriche zur See (398) und der Seekadetten (185) bleibt unverändert.

Die beabsichtigte Vermehrung an Mannschaftspersonal zeigt die folgende Tabelle:

	Oberdeckoffiziere	Deckoffiziere	Musikmeister	Feldwebel, Wachtmeister	Vizefeldwebel	Obermaate	Maate	Gemeine mit Obermatrosen-Rang	Gemeine	Schiffsjungen-Unteroffiziere	Schiffsjungen	Summe
Matrosen-Divisionen	158	236	8	90	28	1346	2021	4139	12 417	—	—	**20 443**
Schiffsjungen-Division . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96	1554	**1 650**
Werft-Divisionen:												
Maschinenpersonal . . .	344	690	—	—	—	1413	2120	2148	6447	—	—	**13 162**
Sonstiges Personal . . .	40	81	—	50	12	385	577	431	1292	—	—	**2 868**
Torpedo-Divisionen:												
Seemännisches Personal	25	49	—	25	11	206	309	700	2099	—	—	**3 424**
Maschinenpersonal . . .	97	193	—	—	—	465	696	946	2837	—	—	**5 234**
zusammen 1910	664	1249	8	165	51	3815	5723	8364	25 092	96	1554	**46 781**
Bestand 1909	629	1182	8	157	50	3583	5374	7810	23 428	96	1554	**43 871**
Zugang 1910	**35**	**67**	—	**8**	**1**	**232**	**349**	**554**	**1 664**	—	—	**2 910**

Im Frühjahr 1910 soll eine besondere Unterseebootsabteilung gebildet werden. Das für diese erforderliche Personal wird vorläufig nach Bedarf aus dem Personal der übrigen Marineteile entnommen werden.

Das Personal der Matrosenartillerie und Minenabteilungen soll eine Vermehrung um 293 Köpfe, das Zahlmeisterpersonal eine solche um 4 Aspiranten und 13 Verwaltungsschreiber erfahren.

Es werden Fachzulagen für das Funkenpersonal in Höhe der Zulagen des Maschinenpersonals beantragt.

Die Gesamtindiensthaltungskosten steigen von 39,1 Mill. *M* auf 43,5 Mill. *M* (+ 4,4 Mill. *M*). Auf die Hochseeflotte entfällt hierbei eine Steigerung der Ausgaben um 2,6 Mill. *M*, von der die Torpedoboots- und Unterseeboots-Indiensthaltungen den größeren Teil in Anspruch nehmen. Bei den Schiffen entstehen nur Mehrkosten durch Eintritt der großen Typen in den Verband der Hochseeflotte. Bei den Auslandschiffen sind für die ostasiatische Station wiederum die Indiensthaltungskosten für 2 Torpedoboote angefordert; außerdem soll die Zahl der Flußkanonenboote um eins (jetzt vier) vermehrt werden. — Für die australische Station sind die Kosten für einen zweiten Kleinen Kreuzer eingestellt. Die Zahl der Artillerie-Schulschiffe soll um einen Kleinen Kreuzer vermehrt werden. Zur besseren Ausübung des Fischereischutzes werden die Indiensthaltungskosten für ein weiteres Kleines Torpedoboot angefordert.

Beim Kapitel „Sanitätswesen“ werden wieder die Mittel zur Ausbildung von 12 Studierenden auf der Kaiser Wilhelms-Akademie ausgeworfen.

Mit Rücksicht auf die Verlegung der Marineschule nach Mürwik zum 1. Oktober 1910 werden die Kapitel Marineakademie und -schule von diesem Zeitpunkt ab getrennt im Etat behandelt.

Zur Förderung der Ausbildung der Fähnriche im Bootsdienst sind höhere Mittel als bisher beantragt.

Die bisher von einem inaktiven Offizier wahrgenommenen Geschäfte „Arbeiterangelegenheiten der Werft „Wilhelmshaven“ sollen in Zukunft von einem Gewerberat versehen werden.

Bei der Inspektion des Torpedowesens werden drei Konstruktionssekretäre mehr als bisher für Unterseebootsbauzwecke benötigt.

Zu Schießübungszwecken sind im Hinblick auf die Zunahme des Schiffsbestandes und den Eintritt der neuen Schiffstypen mit ihren wesentlich stärkeren Armierungen in die Flotte sowie in Rücksicht auf die Erfahrungen bei fremden Marinen höhere Mittel als bisher in den Etat eingestellt.

Zu Ausgaben für Schießübungen der Schiffe ausschließlich Munition, Betriebskosten der Scheibenhöfe und für Schießpreise sind wie bisher 1,3 Mill. *M* angesetzt. An den Schießpreisen sollen fortab auch die Rudergänger und die Scheinwerferbedienungen beteiligt werden.

Für Torpedoschießübungen, Funkspruchübungen und Sprengübungen sind 300 000 *M* mehr als bisher beantragt. Desgleichen 60 000 *M* für Versuche auf dem Gebiete des Torpedowesens einschließlich der Versuche mit Unterwasserschallsignalen.

Dem durch die Verlegung eines Geschwaders nach Wilhelmshaven gesteigerten Lotsenbedarf für die Jade wird Rechnung getragen.

Zur Schaffung und Unterhaltung von Wohlfahrtseinrichtungen innerhalb der Marine werden wieder 64 000 *M* beantragt.

Für Schiffsbauten und Armierungen sind vorgesehen:

Die 4. (Schluß-) Raten für „Rheinland“, „Posen“, „v. der Tann“.

3. Raten für „Ostfriesland“, „Helgoland“, „Thüringen“ (Ersatz „Beowulf“), Großen Kreuzer „G“, Kleine Kreuzer „Cöln“ und „Augsburg“ (Schlußraten).

2. Raten für Ersatz „Frithjof“, „Hildebrand“, „Heimdall“, Großen Kreuzer „H“, Kleine Kreuzer Ersatz „Bussard“ und „Falke“.

1. Raten für Ersatz „Hagen“, „Aegir“, „Odin“, Großen Kreuzer „J“, Kleine Kreuzer Ersatz „Cormoran“ und „Condor“.

Der Bau von Torpedobooten erfolgt wie im Vorjahr.

Für den Bau von Unterseebooten sind diesmal 15 Mill. ℳ angesetzt (mehr 5,0 Mill. ℳ).

Der Umbau der „Kaiser“-Klasse soll ebenso wie der der „Vineta“ fortgesetzt werden.

Zur Beschaffung von Reservegeschützrohren sind wie im Vorjahre 250 000 ℳ eingestellt.

Für Beschaffung von Minenarmierungen sind 1 Mill. ℳ gefordert.

Aus der sonstigen einmaligen Ausgabe ist hervorzuheben:

In Wilhelmshaven soll eine Werkstatt für Schiffsturbinen eingerichtet werden. Dazu wird eine erste Rate gefordert. — Für die Kesselzentrale der Werft Kiel ist ein Neubau erforderlich. — Zur Verbesserung der Küsten- und Schiffsfunkentelegraphenstationen sind 750 000 ℳ notwendig.

Die Schießversuche gegen Schiffsziele sollen fortgesetzt werden.

Für die Verlegung der Marineschule von Kiel nach Mürwik wird die Schlußrate, für eine neue Deckoffizierschule in Kiel wird eine erste Rate gefordert.

Für den Ausbau des Hafens in Helgoland sind wieder 4,5 Mill. ℳ, zur Verbesserung der Küstenbefestigungen in Ost- und Nordsee 4,3 Mill. ℳ (+ 1,3 Mill. ℳ) in den Etat eingestellt.

— Rekrutenvereidigung. Die Vereidigung der Herbstrekruten der Ostseestation fand am 15. November in Kiel in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers in der üblichen Form statt. Seine Majestät der Kaiser besichtigte anläßlich dieses Aufenthaltes in Kiel „Nassau“ und „Blücher“.

— Hochseeflotte. Die Kreuzer machten vom 22. bis 27. November eine Übungsreise nach der Ostsee.

Die gesamte Hochseeflotte mit der Manöver-Flottille hielt die üblichen gemeinsamen Verbandsübungen vom 22. bis 27. November in der Ostsee ab.

Die I. Flottille hat am 1. November in Dienst und am 27. November außer Dienst gestellt.

S. M. S. „Westfalen“ hat am 16. November in Wilhelmshaven in Dienst gestellt. Sie erledigt — unbeschadet ihrer Zugehörigkeit zur Hochseeflotte — zunächst Probefahrten.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „U 3“ und „U 4“ haben am 9. und 10. November die 540 sm lange Strecke Cuxhaven — Skagen — Kiel in etwas über 40 Stunden ohne Begleitfahrzeuge zurückgelegt und dabei über 12 kn gelaufen. Personal und Material waren nach der Fahrt in bester Verfassung.

Von den dem Schutz der Nordseefischerei dienenden Fahrzeugen besuchte „Zieten“ in der Zeit vom 4. bis 8. November den Hafen Ymuiden, vom 23. bis 27. November Harwich und vom 14. bis 17. November zum Kohlennehmen Wilhelmshaven. Während der übrigen Zeit befand sich das Fahrzeug zu Kreuzfahrten in See. Am 3. Dezember soll „Zieten“ nach Wilhelmshaven zurückkehren und mit den Winterreparaturen beginnen. — „D 4“ kreuzte Anfang des Monats in See, besuchte vom 4. bis 6. November Ymuiden, um mit „Zieten“ zusammenzutreffen, und ging dann zur Außerdienststellung nach Wilhelmshaven. — „S 85“ war in Cuxhaven stationiert und unternahm von dort Kontrollfahrten nach der ostfriesischen und schleswig-holsteinischen Küste. Ende des Monats ging das Boot zur Außerdienststellung nach Wilhelmshaven.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst“ hat am 18. November Tsingtau verlassen und ist am 20. in Schanghai eingetroffen.

„Arcona" hat nach Beendigung der Feierlichkeiten am 5. November San Francisco verlassen und ist über Seattle, San Pedro bei Los Angeles (Süd-Californien) nach San Diego gegangen, wo sie am 20. November ankam.

„Leipzig" befindet sich noch in Tsingtau.

„Tiger" ist am 4. November in Schanghai eingetroffen. „Iltis" ist seit 3. November in Nagasaki. „Jaguar" hat Foutschou am 21. Oktober verlassen und ist von dort nach Hongkong gedampft. Von Hongkong aus hat das Schiff Canton und Macao besucht. „Luchs" hat, mit dem Chef des Kreuzergeschwaders an Bord, Hankau, Kiukiang und Nanking angelaufen.

Das Flußkanonenboot „Vorwärts" ist am 18. November in Schanghai eingetroffen.

Das am 15. Juli auf der Tecklenborg-Werft vom Stapel gelaufene Flußkanonenboot „Otter" wird, in seine einzelnen Teile zerlegt, mit dem Dampfer „Marie Leonhardt" nach Ostasien (Schanghai) befördert, um nach erfolgter Zusammensetzung und Erledigung der Probefahrten auf dem Yangtse stationiert zu werden. „Marie Leonhardt" hat am 11. November von Geestemünde die Ausreise angetreten.

Afrikanische Stationen. „Bussard" seit 26. Oktober in Daressalam. „Seeadler" seit 24. Oktober in Kapstadt. „Sperber" und „Panther" in Duala.

Amerikanische Station. „Bremen" ist am 6. November in Kingstown auf St. Vincent (Westindien) und am 7. November in Port of Spain (auf Trinidad) eingetroffen und ist von dort am 18. November nach Rio de Janeiro in See gegangen.

Australische Station. „Cormoran" seit 30. Oktober in Matafi. „Condor" in Jaluit.

— Schulschiffe. „Freya" ging von Genua über La Goulette (Tunis) nach Korfu und Haifa, „Hansa" von Venedig nach Port Said und Jaffa.

„Hertha" lief die westindischen Häfen Portsmouth of Dominika, Port of Spain (Trinidad) und La Guaira an.

„Victoria Louise" befindet sich seit 21. Oktober in St. Thomas. Zu Anfang Dezember wird sich Professor Hergesell einschiffen, um Ballonaufstiege für meteorologische Beobachtungen zu leiten.

— Probefahrtsergebnisse. Mittel aus den bisher erzielten Höchstgeschwindigkeiten mit voller Ausrüstung: „Nassau" 20 kn, „Blücher 25,33 kn, „Mainz" 27 kn. Die Versuchsfahrten sind noch nicht beendigt; Änderung der Resultate ist noch möglich.

— Stapelläufe. „Ersatz Beowulf" (Weser-Bremen) am 27. November. Getauft „Thüringen". Die Taufe vollzog in Gegenwart der Vertreter der neun thüringischen Staaten die Herzogin von Sachsen-Altenburg. Die Taufrede hielt der Großherzog von Sachsen-Weimar. Als Vertreter Seiner Majestät des Kaisers war Seine Königl. Hoheit Prinz Eitel-Friedrich zugegen. Der Senat der freien Stadt Bremen hatte zu einem Taufessen geladen.

„V 181" ist am 6. November in Stettin-Bredow vom Stapel gelaufen.

— Das Schiffsjungenschulschiff „König Wilhelm" und die Hulk „Charlotte" sind Ende Oktober nach Mürwik geschleppt und dort festgelegt worden. Es sind 850 Schiffsjungen zur Einstellung gelangt. „Charlotte" dient als Wohnschiff.

— Werftdivision-Denkmal. Am 4. November wurde in Wilhelmshaven auf dem Kasernenhof ein Denkmal enthüllt, das die II. Werftdivision ihren auf dem Felde der Ehre gefallenen oder im Kampfe mit den Elementen gebliebenen Kameraden gesetzt hat. An den Sammlungen haben sich die ehemaligen Angehörigen der II. Werftdivision beteiligt.

— Die deutsch-chinesische Hochschule in Tsingtau wurde am 25. Oktober eröffnet. (Siehe Leitartikel dieses Heftes.)

— Die ehemalige Kaiserliche Yacht „Kaiseradler“ gelangte Mitte November zur Versteigerung. Es wurden nur 156 000 ℳ geboten. Die Erwartung, daß sie noch als Passagierschiff Verwendung finden würde, scheint sich nicht zu erfüllen.

— Hofpostamt — Marine-Postbureau. Vom 1. Januar 1910 ab wird das zur Zeit zum Hofpostamte in Berlin gehörige Marine-Postbureau dem Briefpostamte in Berlin unterstellt werden. Die zur Absendung durch das Marine-Postbureau in Berlin bestimmten Postsendungen für S. M. Schiffe usw. sind daher von diesem Zeitpunkt ab nur noch an dieses Bureau zu richten; die Anwendung der Bezeichnung „Hofpostamt in Berlin“ in der Aufschrift dieser Postsendungen ist außer Kraft gesetzt.

— Die Marinestiftung Frauengabe Berlin-Elberfeld, deren Entstehung auf die im Jahre 1848 von deutschen Frauen ausgegangene Bewegung zur Erwerbung eines Kriegsfahrzeuges zurückgeht, beging am 1. November 1909 die Feier ihres fünfzigjährigen Bestehens. Am 1. November 1859 verlieh Seine Königliche Hoheit der Prinzregent Wilhelm von Preußen der Stiftung die Rechte einer juristischen Person. Das Stammkapital, das damals 75 000 ℳ betrug, ist heute, einschließlich der Nebenstiftungen, beträchtlich angewachsen. Immerhin ist es noch nicht so groß, daß alle Unterstützungen aus laufenden Zinsen gezahlt werden können. Der Mehrbetrag muß aus Einzelspenden bestritten werden. Für die Zukunft soll zur Bestreitung der Mehrausgaben eine öffentliche Sammlung zur Vermehrung der Mittel unter dem Protektorate Ihrer Kaiserlichen und Königlichen Hoheit der Frau Kronprinzessin und unter dem Ehrenpräsidium Seiner Kaiserlichen und Königlichen Hoheit des Kronprinzen stattfinden.

Die Wirksamkeit der Stiftung in den letzten 10 Jahren ergibt nachstehende Tabelle:

Jahr	Zahl der Gesuche: berücksichtigten	Zahl der Gesuche: an Behörden abgegebenen	Zahl der Gesuche: abgelehnten	Summe der gezahlten Unterstützungen ℳ
1900	212	29	20	26 132,36
1901	246	29	26	26 897,20
1902	258	21	27	30 431,50
1903	267	35	19	35 430,50
1904	313	15	16	37 493,35
1905	382	21	30	43 116,50
1906	373	83	29	45 511,00
1907	402	149	39	49 476,00
1908	427	156	46	48 140,40
1909 bis Ende September	285	130	17	bis Ende September 34 867,85 Ende des Jahres voraussichtlich gegen 50 000 ℳ.

Der Betrag der bewilligten Unterstützungen verteilt sich als laufende oder einmalige Zuwendungen auf Offiziere, Beamte und Mannschaften der Marine sowie auf deren Hinterbliebene. Offiziere und höhere Beamte sowie deren Witwen und Waisen erbaten nur in Fällen ganz besonderer Not Unterstützungen. 1908 entfielen auf Personen dieser Art 7¾ Prozent der verteilten Summe. Dieser Verhältnissatz ist auch in den voraufgegangenen Jahren nicht überschritten worden. Im allgemeinen wurden nur Mannschaften vom Deckoffizier abwärts und gering bezahlte Beamte sowie deren Hinterbliebene bedacht.

— Verschiedenes. Die neuen Hafenerweiterungsbauten in Bremerhaven haben mit der Eröffnung der beiden neuen großen Hafenbecken, Kaiserhafen II und III, jetzt einen vorläufigen Abschluß erhalten. Der Kaiserhafen III (600 m lang,

150 m breit, 11 m tief) ist Ende Oktober dem Norddeutschen Lloyd zur Benutzung übergeben. Zur Zeit wird auch an einem 260 m langen Trockendock gearbeitet. Das Bauprogramm sieht noch eine neue Schleuse in einem Verbindungshafen vor, der die Schleuse mit der neuen Hafenanlage vereinigen soll.

Die Ehrengabe der Provinz Posen für S. M. S. „Posen" soll in einer Mannschaftsbibliothek, für die 4000 ℳ ausgeworfen sind, bestehen.

Bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft lief am 8. November der Frachtdampfer „Glückauf" von 3300 Tonnen von Stapel.

Ein Woermann-Dampfer (Telefunkensystem) hatte kürzlich auf seiner Fahrt nach Kamerun dauernd Verbindung mit Nauen.

Die Frachtreederei Hugo Stinnes (Mülheim a. d. Ruhr) stattet ihre ganze Flotte (sechs Dampfer von 2000 bis 7000 Tonnen) mit drahtlosen Bordstationen, System Telefunken, aus. Die Dampfer sollen im Kohlen- und Erzverkehr in der Ost- und Nordsee, im Mittelmeer und auf der Fahrt nach Südamerika beschäftigt werden. Der erste Dampfer nimmt seine Fahrten Anfang Dezember auf.

Die Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan hat beschlossen, ihr Aktienkapital von 10 Mill. ℳ auf 15 Mill. ℳ zu erhöhen. Die neuen Aktien sollen einen Teil der Mittel liefern, die zum Betriebe der Hamburger Niederlassung erforderlich sind. Ferner soll eine $4^{1}/_{2}$ prozentige Hypothekenanleihe in Höhe von 10 Mill. ℳ aufgenommen werden. Es liegen Aufträge im Werte von 53 Mill. ℳ vor.

⚜

England. Das mit großer Majorität im Unterhause angenommene Budget liegt jetzt dem Oberhause vor. Welche Stellung dieses Haus endgültig zu der Vorlage einnehmen wird, wird bei der zweiten Lesung zutage treten. Der Führer der Opposition im Oberhause, Lord Lansdowne, hat den Antrag gestellt, vorher das Volk selbst zu den neuen Steuervorschlägen der Regierung zu hören. Wird dieser Antrag angenommen, so sind Neuwahlen unvermeidlich. Die liberale Regierung vertritt die Ansicht, daß das Oberhaus mit der Ablehnung des Budgets sein Recht überschreite. Die Wahlkampagne wird sich also in erster Linie um eine Verfassungsfrage drehen und dürfte für die Liberalen nicht aussichtslos sein.

Mit der Aufstellung der vorläufigen Etats in den einzelnen Ressorts (Oktober bis Januar) beginnt jetzt wieder die agitatorische Tätigkeit in den Blättern und Fachzeitschriften. Die „Quarterly Review" schlägt von neuem den two-to-one standard gegen Deutschland vor; bei der Berechnung des Bautempos verlangt die Zeitschrift für das Jahr 1910 wieder 8 „Dreadnoughts" und von 1911 bis 1917 je 5. Bei der Berechnung dieser hohen Zahlen wendet sie den schon bekannten Trick an, daß bei den deutschen Zahlen unter „units" „Dreadnoughts" und Vor-„Dreadnoughts" gerechnet werden, bei den englischen nur die „Dreadnoughts".

Die „Morning Post" erklärt sich mit den Ausführungen der „Quarterly Review" im ganzen einverstanden und wendet sich gegen den Versuch der jetzigen Regierung, den ursprünglichen Begriff des two-Power standard zu modifizieren.

Die „Navy League" verlangt für 1910 ein Bauprogramm von 8 Linienschiffen, 6 Kreuzern, 30 Torpedobootzerstörern.

Ein Artikel in „Navy and Military Record" befürwortet die Öffnung der Dardanellen für die russische Flotte, die die Stellung der Triple-Entente im Mittelmeer stärken werde. Rußland solle nur versuchen, mit dem Sultan hierüber einig zu werden; Deutschland und Österreich würden „for the beaux yeux of the Balkan Provinces"

keinen Krieg vom Zaune brechen. Österreich habe bei der letzten Wendung seiner Balkanpolitik in bezug auf die anderen Mächte ebenso gerechnet, und zwar mit Erfolg.

„Standard" vergleicht die politische Lage zwischen England und Frankreich vor Trafalgar mit der augenblicklichen zwischen England und Deutschland und meint, daß diese Situationen große Ähnlichkeit hätten. Der Artikel bespricht dann an der Hand einiger Äußerungen aus dem Buche „Britain at Bay" von Spenser Wilkinson die Pflichten, die der englischen Nation aus dieser Lage erwachsen: Einigkeit anstatt der der jetzt herrschenden Parteisucht, und Behandlung der großen Lebensfragen, besonders der Wehrmacht, lediglich vom nationalen Standpunkte. —

Außerdem bringt das Blatt eine Zuschrift der „Imperial Maritime League" über die unzureichenden englischen Seerüstungen gegen Deutschland.

„Morning Post" bringt die gleiche Mahnung zur Einigkeit und bespricht die Lage Dreibund gegen Triple-Entente an der Hand des Buches von M. Chéradame „England, France and Russia; the rôle of the Triple-Entente". Tendenz: engerer Zusammenschluß der Entente und vermehrte Rüstungen Englands zu Wasser und zu Lande.

Der Zivillord der Admiralität, Mr. George Lambert, wandte sich in einer Rede, gehalten zu Penicuik (Schottland) gegen die „scaremongers", als die er die Konservativen bezeichnet. Er könne nur wünschen, daß sie heute bei der Hand wären zu bezahlen, wie sie damals bereit gewesen seien, die Rüstungen zu fordern. Englands Vormachtstellung sei gesichert. Es würden haben: Mitte 1912 Deutschland 13 „Dreadnoughts" (auf Grund seiner eigenen Nachforschungen), England 20. In England sei jetzt ebenso wie in Deutschland große Abneigung gegen neue Steuern. Dort habe man den Kanzler gewechselt, in England drohe man mit der Revolution (Ablehnung des Budgets durch das Oberhaus).

Nach der offiziellen Ankündigung eines möglicherweise notwendig werdenden Nachtragskredits und nach der Vergebung der Schiffe, der, wie „Army and Navy Gazette" sagt, die Aufstapellegung unverzüglich folgen werde, wird es immer klarer, daß die Teilung des Bauprogramms in 4 und 4 große Schiffe für die Jahre 1909 und 1910 nur ein etatstechnisches Manöver war, mit dem sich die Regierung im allgemeinen und vor allem dem radikalen Flügel ihrer Partei gegenüber sichern wollte. Tatsächlich zählt also das Bauprogramm dieses Jahres 8 große Schiffe.

Von den 4 Eventual-„Dreadnoughts" sind 3 an die Werften von Armstrong, Vickers und John Brown & Co. vergeben; das vierte Schiff, einen Panzerkreuzer, wird wahrscheinlich auch Armstrong erhalten. Es sei hier nochmals darauf hingewiesen, daß diese vier Schiffe nach wiederholter Äußerung des ersten Lord der Admiralität erst im April 1910 auf Stapel gelegt werden sollten.

Trotz dieses Vorgehens der Admiralität ist Lord Charles Beresford nicht zufrieden. Am 13. November hielt er in Bristol eine Rede, in der er ausführte, England habe sich seit Trafalgar daran gewöhnt, die Vorherrschaft zur See als etwas Natürliches anzusehen, einfach, weil kein gefährlicher Rivale vorhanden gewesen sei, jetzt sei aber mit dem Wettbewerb aller großen Mächte zu rechnen, und eine von diesen habe offen und ausdrücklich England herausgefordert (openly and definitely challenged our supremacy). Der gegenwärtige Zustand der Marine sei eine Gefahr für das Land und das Reich; es fehle an Kampfmitteln, die Organisation sei mangelhaft und die Ausbildung nicht hinreichend. Beim Material fehlten 4 Linienschiffe (die 4 Eventual-„Dreadnoughts"), ferner herrsche ein bedenklicher Mangel an kleinen Kreuzern sowie an geeigneten Torpedobooten, an Docks, Vorräten, vor allem an Reserve-Kohlenvorräten. An dem nötigen Personal fehlten etwa 19 000 Köpfe. „Ein Schiff kann in 2 Jahren gebaut werden, zur Ausbildung eines Mannes aber gehören 6 Jahre, zu der eines Offiziers 10 Jahre, zu der eines Admirals ein Menschenalter." Ferner fehle es an einem Kriegsplan sowie an einer entsprechenden Ausbildung der Verbände. Die Flottenmanöver der Jahre 1908

und 1909 seien eine Farce gewesen. — Die aufzuwendenden Kosten habe England aber zum großen Teil selbst verschuldet durch die „Dreadnought“-Politik, durch die England seine herkömmliche Politik des Abwartens auf schiffbaulichem Gebiet verlassen habe. „From the warden of the seas she became transformed into the bully of the seas.“ — Zum Schluß empfiehlt er Einigkeit aller ohne Rücksicht auf die Partei, um die „seit 4 Jahren verlorene Vorherrschaft zur See“ wieder zu gewinnen.

Nach Rückkehr aus Amerika hat Lord Beresford seinen Kampf gegen das System Fisher in der Admiralität wieder aufgenommen durch Veröffentlichung eines Schriftwechsels mit dem Premierminister über die Behandlung derjenigen Offiziere, die in der Naval Inquiry-Kommission für seine Behauptungen eingetreten sind. Lord Beresford wirft dem Premierminister vor, daß entgegen dem ihm gegebenen Versprechen diese Offiziere dienstliche Nachteile gehabt hätten, daß seitens der Admiralität ein System der Einschüchterung und Günstlingswirtschaft gehandhabt würde, das das Zutrauen zu der Admiralität untergrabe und dem Lande unendlichen Schaden bringe. Der von der Admiralität und dem Premierminister gegen ihn öffentlich erhobene Vorwurf, daß die Veröffentlichung dieser Korrespondenz a proceeding, which I find difficult to reconcile with the best traditions of a great Service sei, gibt dem Kampf, der voraussichtlich im Parlament weiter ausgefochten wird, nachdem Lord Beresford eine unionistische Kandidatur fürs Unterhaus angenommen hat, eine neue Schärfe. Vizeadmiral Sir Percy Scott hat es sich nicht versagen können, in dem Streit Beresford-Fisher zugunsten Fishers in einer öffentlichen Rede einzugreifen. Die Presse verurteilt im allgemeinen diesen Streit, nimmt aber sachlich verschieden Stellung pro oder contra ein.

Die Stellung des Admirals Fisher ist durch diesen heftigen Angriff immer schwieriger geworden und es erscheint nicht ausgeschlossen, daß das Kabinett zur Erleichterung der Lage einen baldigen Rücktritt Fishers nicht ungern sieht, nachdem es ihn zur Belohnung für seine unzweifelhaft großen Verdienste für die Entwicklung der Flotte dem Könige zur Erhebung in den Peers-Stand vorgeschlagen hatte und diese jetzt am Geburtstage des Königs unter dem Titel Baron Fisher of Kilverstone erfolgt ist. Als sein Nachfolger wird trotz des hohen Alters (67 Jahre) Admiral Sir A. Wilson genannt. Die Wahl dieses Admirals zum Ersten Seelord dürfte durch die augenblicklichen Umstände geboten sein, da er das Zutrauen des ganzen Offizierkorps besitzt und sich in dem Kampf Beresford-Fisher völlig ferngehalten hat. Das kürzlich geschaffene Naval Mobilisation Department findet in der Presse nicht den zuerst erwarteten Beifall. Wenn sie die Bildung des Departements auch als einen Fortschritt ansieht, so bezeichnet sie ihn doch nur als den ersten Anfang zur Schaffung eines selbständigen Admiralstabs, der früher oder später kommen müsse. Einige Stimmen fügen hinzu, daß es weise sei, nicht zu radikale Änderungen einzuführen, sondern sich die Neuerung allmählich entwickeln zu lassen.

„Army and Navy Gazette“ weist darauf hin, daß das neue Departement auch die Heranbildung jüngerer Admiralstabsoffiziere übernehmen müsse, hält aber das gemeinsame Oberhaupt im Ersten Seelord der Admiralität für besser als eine selbständige Stellung. Man müsse ferner dahin kommen, den Besuch des Naval War College für die Kommandierung zur Admiralität zur Bedingung zu machen, wobei allerdings zu bedenken sei, daß die Besten auf der Schulbank nicht immer die Tüchtigsten seien.

Die Regierungen der „Dominions“ sind weiterhin eifrig dabei, die auf der Imperial Defence Conference übernommenen Verpflichtungen zur Tat werden zu lassen. Die Regierung von Kanada hat beschlossen, 2 Kreuzer von England zu leihen, um sofort mit der Ausbildung von Offizieren und Mannschaften beginnen zu können. Der in der kommenden Parlamentssession einzubringende Marineetat wird zunächst den Bau von 3 geschützten Kreuzern und 4 Torpedobootzerstörern fordern. Die Schiffe der Kanadischen Marine sollen mit denen der englischen Marine austauschbar sein. Die Opposition hat es ferner durchgesetzt, daß für den Fall der Not auch eine Geldzahlung an das Mutterland in Aussicht genommen ist. Das von der Neuseeländischen Regierung Anfang November

dem Parlamente vorgelegte Budget sieht die Aufnahme einer Anleihe von 2 000 000 £, in 18 Jahren amortisierbar, für den dem Mutterlande angebotenen „Dreadnought" vor, ferner die Ausgabe von 150 000 £ für die Unterhaltung des ostasiatischen Geschwaders und 100 000 £ zur Ausgleichung der Differenz zwischen den englischen und australischen Lohnsätzen. Die Schaffung einer Bürgerarmee nach denselben Grundsätzen, wie für den Commonwealth (siehe Novemberheft), wird ebenfalls beantragt.

Der Bericht über die Imperial Conference wurde in den letzten Tagen veröffentlicht und bleibt einer näheren Besprechung vorbehalten.

— **Personal.** Um die Beförderungsverhältnisse im Seeoffizierkorps zu verbessern, ist die Admiralität durch eine „order in council" zu folgenden Maßnahmen ermächtigt worden: 1. den freiwillig ausscheidenden Offizieren vom Captain bis zum Lieutenant werden für die nächste Zeit besondere Pensionssätze, die günstiger sind als die regelmäßigen, bewilligt nach folgender Skala:

Charge	Alter	Pension £	Dienstzeit Jahre	Für je 1 Jahr Dienstzeit: mehr £	Für je 1 Jahr Dienstzeit: weniger £
Captains, Altersgrenze 55	55	525	24	15	10
	54	510	24	15	10
	53	495	23	15	10
	52	480	23	15	10
	51	465	22	15	10
Commanders " 52	50	450	22	10	10
	49	435	21	10	10
	48	420	21	10	10
	47	405	20	10	10
	46	390	20	10	10
Lieutenants " 45	45	375	19	10	10
	44	360	19	10	10
	43	350	18	10	10
	42	325	17	10	10
	41	300	16	10	10
	40	275	15	10	10
	39	260	14	10	10
	38	245	13	10	10
	37	230	12	10	10
	36	215	11	10	10
	35	200	10	10	10
	34	190	10	10	10
	33	180	9	10	10
	32	170	9	10	10
	31	160	8	10	10
	30	150	8	10	10

Die bisher bestehenden Höchstsätze dürfen indessen nicht überschritten werden.

2. Ohne Rücksicht auf freiwerdende Stellen wird für das laufende und die beiden folgenden Jahre die Mindestzahl der jährlichen Beförderungen zu Captains auf 24, zu Commanders auf 45 festgesetzt. 3. Die Maximalzahl der Lieutenants wird auf 1900 (bisher 1700) erhöht.

Von mancher Seite wird bezweifelt, daß auf diese Weise das Stocken des Avancements in den nächsten Jahren verhindert werden könnte.

Die Deckoffizierlaufbahn wird dem F. T.-Personal, den Schreibern, Botteliern, Wachtmeistern und Schiffsköchen eröffnet.

Nach einer weiteren order in council erhalten die in der Admiralität diensttuenden Lieutenants, ausgenommen diejenigen im Hydrographical Department und die aus dem Deckoffizierstande Beförderten, ein Gehalt von 400 £.

In dem „Journal of the Royal United Service Institution" behandelt Captain Phillimore die Frage der Verwendung der Seeoffiziere an Land und hält die

Zahl der an Land verwendeten Offiziere für zu groß. Captains: 74 an Land, 128 an Bord, Commanders: 108 an Land, 252 an Bord; er tadelt, daß öfters service at a desk at the Admiralty bessere Aussicht auf Beförderung gebe, als „hard work at sea", und will die Landdienstzeit auf 6 Monate beschränkt wissen.

Kontreadmiral Simons wurde zum Oberwerftdirektor in Malta an Stelle von Vizeadmiral Fisher, Captain Torlesse zum Oberwerftdirektor in Sheerneß an Stelle von Kontreadmiral Johnston ernannt.

Nach einer Angabe McKennas im Unterhause wurden im ersten Etats-Halbjahr 1909/10 6000 Schiffsjungen und Mannschaften eingestellt gegenüber 5330 in der gleichen Periode des Vorjahres.

Die an der Hudson-Fulton-Feier beteiligt gewesenen 4 Panzerkreuzer ließen in New York an Mannschaften zurück: „Drake" 35, „Duke of Edinburgh" 33, „Argyll" 42, „Inflexible" 14, zusammen 124 Köpfe.

Die Bestimmungen über die von den Leuten der Fleet Reserve zu leistenden Übungen sind dahin abgeändert, daß jährlich eine Übung von 7 Tagen zu machen ist.

— Flottentätigkeit. Heimatflotte, aktive Verbände. Die Schiffe beider Divisionen und Kreuzergeschwader übten einzeln oder in Gruppen von Portland aus, vornehmlich Torpedobootsabwehr bei Nacht mit den Torpedobootzerstörer-Flottillen. „Indomitable", „Defence" und „Africa" gingen zum calibrating nach Berehaven. Gerüchtweise verlautet, daß die 2. Division und das II. Kreuzergeschwader Skapa Flow in den Orkneys, die 1. Division und das I. Kreuzergeschwader Sheerneß—Chatham als Stationsort erhalten sollen, und daß Portland für eine neu zu bildende Kanaldivision (3. Division) in Aussicht genommen ist.

Den Weihnachtsurlaub sollen die Besatzungen in 3 Abteilungen erhalten, damit die Schiffe immer sofort verwendungsbereit bleiben.

Der neue Torpedobootzerstörer „Sarazen" der I. Flottille kollidierte auf der Rückreise von Queensferry nach Harwich Ende Oktober mit dem Londoner Dampfer „Surf" und erlitt schwere Bugbeschädigungen.

Verbände mit Stammbesatzungen. Zur Vermeidung irrtümlicher Auffassung werden in Zukunft die drei Teile der 3. Division der Heimatflotte, die Nore-, Portsmouth- und Devonport-Division, als „Subdivision" bezeichnet.

Die Schiffe waren größtenteils in ihren Heimatsstationen und machten nur vereinzelt Übungen. Kontreadmiral Brock wurde zum Nachfolger von Kontreadmiral Bush in der Führung der Portsmouth-Subdivision ernannt. Er ist etwa 1½ Jahre in seinem jetzigen Dienstrang.

Auf dem Panzerkreuzer „Hogue" in Devonport wurden durch eine Bunkerexplosion 8 Mann verletzt, darunter 3 schwer. Das Schiff hatte eine längere Reparatur beendet; es befanden sich nur wenig Kohlen in den Bunkern. Die Admiralität hat erst kürzlich angeordnet, daß in solchen Fällen die Bunkerräume vor dem Auffüllen genau untersucht werden.

Die Atlantikflotte und das V. Kreuzergeschwader. Ein Teil der Schiffe war in Berehaven und besuchte dann Kingstown. Die in Berehaven befindlichen Schiffe wurden vom Oberstkommandierenden, Prinz Louis von Battenberg, einer eingehenden Gefechtsbesichtigung unterzogen, nach den Pressenachrichten in einer in der englischen Flotte bisher nicht gebräuchlichen Ausdehnung und Form. Ferner wurden von den dortigen Schiffen Minenwerf- und Suchübungen gemacht. Mitte November gingen „Prince of Wales" und „Formidable" nach Dover, die Kreuzer „Doris" und „Venus" nach Gibraltar zur Überholung; das Linienschiff „Implacable" wird in der nächsten Zeit nachfolgen. Die in Gibraltar liegenden Schiffe „Albemarle" und „Queen" kehren nach Erledigung der Schießübungen Anfang Dezember nach Dover zurück. „Venerable", die erst in den ersten Novembertagen für „Cornwallis" zur Flotte trat, blieb zunächst zur Erledigung

der notwendigen Übungen in Berehaven. Die Schiffe des Kreuzergeschwaders befinden sich seit der Rückkehr von Amerika zur Erledigung ihrer Übungen in Gibraltar.

Die Mittelmeerflotte und das VI. Kreuzergeschwader. Die Flotte trat am 11. November eine bis etwa 15. Dezember berechnete Kreuzfahrt ins östliche Mittelmeerbecken an. Das Linienschiff „Swiftsure" und der Panzerkreuzer „Suffolk" wurden an Stelle der „Triumph" und „Lancaster" wegen der Unruhen in Griechenland in der Phaleron-Bucht stationiert. Die Flotte ist in diesem Jahre bedeutend mehr unterwegs als in den Vorjahren.

Das IV. Kreuzergeschwader. Die Panzerkreuzer „Leviathan" und „Donegal" kehren im Dezember zusammen mit den Panzerkreuzern „Berwick" und „Essex" nach England zurück.

— **Auswärtige Stationen.** Nach der Rückkehr aus japanischen und nordchinesischen Gewässern besuchte der Geschwaderchef des ostasiatischen Geschwaders mit der „Alacrity" die Yangtse-Häfen. Der große geschützte Kreuzer „Powerful" bleibt nach Auswechslung der Besatzung in Colombo für eine weitere Indienststellungsperiode Flaggschiff der australischen Station. Auf der Kapstation wurde die Sloop „Odin" indienststellungsbereit gemacht und mit Funkspruchapparaten versehen; sie diente bisher den Cape Naval Volunteers zur Ausbildung. Die Schiffe des Geschwaders erledigten Schießübungen in der Walfisch-Bucht.

— **Schiffbauten.** Das in diesem Monat in Portsmouth zu beginnende Linienschiff erhält den Namen „Orion", der in Devonport zu beginnende Panzerkreuzer den Namen „Lion".

„Lion" soll nach „Morning Post" etwas größer werden als „Indefatigable" und mit 70 000 Pferdestärken 28 kn laufen. Nach „Naval and Military Record" wird die Helling für den Bau von „Orion" in Portsmouth vergrößert, da das Schiff eine Länge von 600 Fuß und eine Breite von 86 Fuß erhalten soll.

„Shipping World" macht folgende Angaben: „Lion" Länge 198,12 m, Breite 26,36 m, Tiefgang 8,45 m. Deplacement: 26 773 Tonnen. Armierung: acht 30,5 cm, sechzehn 10,2 cm-SK.

„Orion": Länge 166,1 m, Breite 26,97 m, Tiefgang 8,23 m. Deplacement: 22 861 Tonnen, 27 000 Pferdestärken, 21 kn. Armierung: zehn 30,5 cm L/50, sechzehn 10,2 cm-SK. Da Armierung und Geschwindigkeit ungefähr dieselben seien wie auf „Vanguard", so sei die Deplacementssteigerung wahrscheinlich dem Panzerschutz zugute gekommen, während die größere Länge auf zwei weitere Torpedorohre hindeute. Ein schwacher Punkt der bisherigen „Dreadnoughts" sei, daß der Panzerschutz nur bis zum „main-deck" reiche. Der normale Kohlenvorrat betrage nur 900 Tonnen, bei voller Ausrüstung könnten aber 2700 Tonnen Kohlen und 800 bis 1000 Tonnen Heizöl an Bord genommen werden. Wenn das Schiff so in See ginge, würde die Oberkante des Seitenpanzers zu dicht an die Wasserlinie heranreichen. „Shipping World" glaubt, daß diesem Übelstande bei dem neuen Schiff abgeholfen und der 305 mm starke Seitenpanzer in einer Stärke von 203 mm bis an das Oberdeck herangeführt sei.

Während „Boadicea" und „Bellona" noch je zwei Marschturbinen haben, erhalten die beiden nächsten Schiffe der Klasse, „Blanche" und „Blonde", keine Marschturbinen, da die Erfahrung gezeigt hat, daß sie unnötig sind. Die Maschinenräume auf den beiden erstgenannten Schiffen sind so eng, „as to make it highly unconvenient to get about." „Blanche" erhält nur einen Mast, die beiden ersten Schiffe haben zwei.

Der Bau der 4 „City"-Kreuzer des diesjährigen Programms ist an folgende vier Werften vergeben: Armstrong, Vickers, Beardmore, London & Glasgow Shipbuilding Co.

„Indefatigable“ hat nach „Daily Graphic“ eine Armierung von acht 30,5 cm- und zwanzig 10,2 cm-Geschützen. „Navy and Military Record“ bringt gelegentlich des Stapellaufs folgende Angaben:

	„Invincible“	„Indefatigable“
Länge	161,5 m	182,9 m
Breite	23,9 m	24,4 m
Deplacement	17,250	19,000
Pferdestärken	41,000	45,000
Mittlerer Tiefgang	7,9 m	8,2 m
Geschwindigkeit	25 Knoten	25 Knoten
Armierung	acht 30,5 cm L/45, sechzehn 10,2 cm-SK	acht 30,5 cm L/50, zwanzig 10,2 cm-SK
Kohlen	2500 Tonnen	2500 Tonnen
Besatzung	730	760

Gelegentlich des Stapellaufs der „Gloucester“ werden über die Schiffe dieser Klasse folgende Angaben gebracht: Gewölbtes Panzerdeck über die ganze Schiffslänge, Kohlenbunkerschutz für Maschinen usw. -räume; Back erstreckt sich etwa über ein Viertel der Schiffslänge; Offizierwohnräume unter der Back und im vorderen Zwischendeck, Mannschaftsräume nach achtern zu; kreisrunder Kommandoturm aus Spezialstahl auf der Back.

Auf eine Anfrage im Unterhause gab Mr. McKenna zu, daß geheim zu haltende Zeichnungen eines der neuesten Kriegschiffe, die einer Privatwerft übergeben waren, sich jetzt aber wieder im Besitz der Admiralität befinden sollten, verschwunden seien und daß man keine Hoffnung auf deren Wiedererlangung habe. Da das Schiff aber schon längere Zeit in Dienst sei, so hätten die Zeichnungen viel von ihrem Wert verloren. Die Zeichnungen sind nach „Glasgow Herald“ bei der Übersendung von der Fairfield Shipbuilding Co. an die Admiralität abhanden gekommen. Es handelt sich also anscheinend um Zeichnungen der „Indomitable“.

— Probefahrten. Kleiner Kreuzer „Bellona“ hat die Erprobung zur Zufriedenheit erledigt. Resultate: 30 stündige Fahrt mit 1/5 Maschinenkraft: 15 kn; 30 stündige Volldampffahrt, davon 8 Stunden mit 14 400 Pferdestärken durchschnittlich 25 kn, 22 Stunden mit 11 000 Pferdestärken durchschnittlich 23,9 kn, 8 stündige forcierte Fahrt, Höchstleistung 20 000 Pferdestärken, Durchschnittsgeschwindigkeit 25,9 kn. An der Meile wurden mit Wind und See 28,2, gegen Wind und See 26,8 kn erreicht. Die „Morning Post“ bemerkt hierzu: „Charakteristisch für die forcierte Fahrt war eine Überproduktion an Dampf, die eine Herabsetzung des Überdrucks in den Heizräumen ermöglichte und eine Reduzierung des Dampfdrucks zur Folge hatte.“ In Bezug auf die Leistung der Kessel sind die Erfahrungen ähnlich wie bei „Boadicea“. Mit Kohlenfeuerung allein lieferten sie nicht genug Dampf für forcierten Betrieb, mit gemischter Feuerung mehr als verbraucht werden konnte. Im letzteren Fall mußten Mittel angewendet werden, um die Dampfentwicklung herabzumindern, was unwirtschaftlichen Betrieb und große Schwankungen in den erzielten Geschwindigkeiten zur Folge hatte.

„Vanguard“ begann am 6. November, „Collingwood“ Ende November mit Probefahrten. Die des ersteren sollen bis jetzt befriedigt haben; es wird eine Höchstgeschwindigkeit von 22,5 kn gemeldet.

— Artillerie. „Dreadnought“ erzielte bei der letzten battle-practice (Orkney-Inseln) 45 Prozent Treffer.

Die hydraulischen Turmschwenkwerke der neueren Schiffe der „Indefatigable“-Klasse arbeiten mit einem Druck von 2000 Pfund pro Quadratzoll (141 kg pro Quadratzentimeter).

Alle Geschütz-, Lafetten- und Geschützzubehörteile sollen für die gleichen Kaliber nach demselben Modell hergestellt werden, damit ein Austausch zwischen einzelnen Geschützen und Schiffen stattfinden kann; als Veranlassung hierzu führt „Hampshire Telegraph“ merkwürdigerweise das wiederholt vorgekommene mutwillige Überbordwerfen von Geschützteilen an.

Ein 34,3 cm-Geschütz wurde am 18. Oktober in Portsmouth auf „Revenge" (Tender der Artillerieschule) an Bord gegeben zur Abhaltung von Schießversuchen gegen das alte Panzerschiff „Edinburgh".

Die Firma Beardmore & Co. in Glasgow hat Anfang November ihr erstes, für eins der neuen Dreadnought-Schiffe bestimmtes 30,5 cm-Geschütz L/50 abgeliefert.

— Torpedowesen. Nach „Globe" haben alle Zerstörer der „Tribe"-Klasse dauernd unter Schäden an den Kondensatoren und unter Verbrennen der Kesselausmauerungen zu leiden. Zur Zeit seien „Cossack", „Afridi" und „Saracen" (letzterer infolge einer Kollision mit einem Dampfer) nicht verwendungsbereit. Auch „Crusader" ist durch eine Kollision beschädigt.

In „Daily Graphic" gibt Gerard Fiennes folgende Daten über die englischen Zerstörer des diesjährigen Programms, die er „destroyer-smashers" nennt. Deplacement 1200 Tonnen, 16000 bis 18000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 29 bis 31 kn; Armierung zwei 10,2 cm- und vier 7,6 cm-SK, zwei Torpedorohre. — Für England, das wie immer mit großen Schiffen schlagen wolle, hätten die Torpedofahrzeuge hauptsächlich den Zweck, die Angriffe feindlicher Boote abzuwehren.

Die Armierung des Zerstörers „Cossack" ist um zwei 7,6 cm-SK verstärkt worden; wahrscheinlich werden auch die übrigen vier Boote der Klasse („Afridi", „Mohawk", „Tartar", „Ghurka") fünf statt der bisherigen drei 7,6 cm erhalten.

Zerstörer „Maori" (Bauprogramm 1907/08, Kiellegung 6. August 1908) ist fertig zur Ablieferung.

Der geschützte Kreuzer „St. George" wird zum Mutterschiff für Torpedobootszerstörer umgebaut und soll danach für die „Tyne" zur Nore-Flottille.

— Unterseeboote. Fertiggestellt sind die Boote „C 19" (Werft Chatham) sowie „C 31" und „C 32" (Vickers).

Die Boote „C 7", „C 8" und „C 9" haben eine neue Brückenkonstruktion erhalten, „C 2", „C 5" und „C 6" sollen eine gleiche bekommen.

Die Dienstzeit auf den seegehenden Depotschiffen für Unterseeboote rechnet als Seedienstzeit.

— Minenwesen. Der Umbau des Kreuzers „Naiad" zum Minenleger hat in Chatham begonnen. Kosten 360000 *M*.

Die von der englischen Marine angekauften Fischdampfer sollen zwar sehr geeignet zum Minensuchen, infolge ihrer unzureichenden Geschwindigkeit jedoch nicht als ideal für diesen Zweck anzusehen sein. Es sollen daher die Torpedokanonenboote der „Hebe"-Klasse zum Minensuchen eingerichtet werden. In Devonport wird „Gossamer" dazu hergerichtet und gibt zu diesem Zweck die Torpedoarmierung von Bord.

Der Minenkreuzer „Apollo" wird nach Ausrüstung mit Wurfminen in Portsmouth Anfang Dezember der Devonport-Subdivision der Heimatflotte zugeteilt.

— Signalwesen. Am Eingange zu Belfast Lough bei Blackhead wurde eine Signalstation errichtet. Auch die Werft von Devonport erhielt eine neue Signalstation.

Die Ausrüstung der Schiffe mit den neuesten Funkspruchapparaten schreitet schnell vorwärts.

— Häfen und Werften. Die beiden neu zu bauenden Schwimmdocks sollen in Portsmouth und in Sheerneß stationiert werden; Tragfähigkeit 35000 Tonnen. Länge 198,1 m, über den Stapelklötzen 182,9 m, lichte Weite 30,5 m.

Ein neuer Stützpunkt für die Heimatflotte soll in Scapa Flow, Orkney-Inseln, geschaffen werden. Nach einer Notiz der „Times" scheint es sich vorläufig nur um die Schaffung von Landungsbrücken usw. durch die Lokalbehörden zu handeln.

Die Zahl der bei den Hafenbauten in Rosyth beschäftigten Arbeiter beträgt nach amtlicher Angabe zur Zeit 573, die sich im Jahre 1910 auf 2000 erhöhen wird.

Ende Oktober fand gelegentlich einer 36stündigen Mobilmachungsübung der Landbefestigungen am Eingange der Themse und des Medway ein Untersuchungsdienst gegenüber den einlaufenden Handelsschiffen statt. Durch eine in bestimmten Zeitabschnitten erlassene Bekanntmachung werden die Handelsschiffe auf die Möglichkeit einer solchen Untersuchung hingewiesen.

— Verschiedenes. Die Frage des „Food Supply" wird von neuem angeschnitten durch einen am 10. November von Mr. Douglas Owen in der Royal United Service Institution gehaltenen Vortrag. Mit Rücksicht darauf, daß beim Ausbruch eines Krieges in England eine Panik wegen mangelnder Nahrungsmittel entstehen könnte, während große Vorräte von solchen vielleicht gerade nach Deutschland, Holland und Belgien unterwegs seien, schlägt der Vortragende vor, im Falle der Not alle Schiffe mit Nahrungsmitteln, auch neutrale, abzufangen und nach England zu bringen, gegen Zahlung einer angemessenen Entschädigung. Weiter schlägt er vor: 1. In keinem britischen Hafen darf feindlichen Handelsschiffen mit Nahrungsmitteln eine Frist zum Auslaufen oder freie Fahrt gegen Passierschein gewährt werden. 2. Für feindliche Häfen bestimmte britische Schiffe mit Nahrungsmitteln sollen ihre Fahrt aufgeben und in einen Hafen des Vereinigten Königreichs zurückkehren. 3. Dieselbe Maßregel soll für alle nach neutralen Häfen bestimmten britischen Schiffe mit Nahrungsmitteln gelten. 4. Nach Kriegsausbruch dürfen sowohl britische wie neutrale Schiffe Nahrungsmittel von irgend einem Hafen des britischen Reiches nur nach einem Hafen des Vereinigten Königreiches bringen. Diese Maßregeln sollen solange in Kraft bleiben, bis die Beherrschung der See durch England oder eine ausreichende Nahrungszufuhr unzweifelhaft sichergestellt ist. — In der Diskussion hält Professor Holland die Beschlagnahme neutraler Schiffe für unzulässig, obgleich man wahrscheinlich zu außergewöhnlichen Maßregeln greifen müsse. — Commander (retired) Caborne meinte, die Tendenz des Vortrages stimme mit der von vielen in der Versammlung geteilten Anschauung überein, daß man sich im Kriege nicht allzu ängstlich an die im Frieden getroffenen Abmachungen halten dürfte. „Sailors and soldiers to go to the front, upholders of International Law to take a backseat." — Lord Ellenborough erklärt, daß England im Falle eines Krieges mit einer benachbarten Macht bedeutend mehr Rechte beanspruchen müsse, als den Kriegführenden zur Zeit durch das Völkerrecht zugestanden werde. Z. B. könnte den Neutralen niemals die freie Benutzung der Nordsee zugestanden werden. Er hofft, daß die Beschlüsse der Londoner Seerechtskonferenz niemals ratifiziert werden. Auch der Vorsitzende, Admiral Sir Gerard Noel, war der Ansicht, daß „naval action in war would to a certain extent be guided by International Law, but where they found it could not, they would have to break the law". Diese Aussprüche dürften sehr beachtenswert sein.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Während aus dem Dienstbereiche der Marine selbst Vorgänge von größerem Interesse nicht zu verzeichnen sind, kommen in der Presse die Erörterungen über die Kriegsbereitschaft der Wehrkraft der Union überhaupt nicht zur Ruhe. Ohne daß man einen Krieg gegen eine bestimmte Macht in naher Zeit zu befürchten zu haben glaubt, wird doch die Öffentlichkeit fortgesetzt mit dem Gedanken beschäftigt, daß ein Krieg plötzlich ausbrechen könnte und daß dann die Union sich nicht in der Verfassung befinden würde, einen Angriff sofort mit Erfolg abweisen zu können. Auf der einen Seite wird betont, daß die ganze Nation sich zu ausschließlich dem Erwerb und Genusse widme und daß es ihr an militärischen, um nicht zu sagen an kriegerischem Geiste mangele. In dieser Beziehung weist man auf ähnliche Erscheinungen in England hin und auf die in der dortigen Presse erscheinenden Besprechungen desselben Themas. Man wendet sich mit Entschiedenheit gegen die Bestrebungen der immer lauter

agitierenden Friedensliga und will durch militärische Erziehung der Jugend — unter besonderem Hinweis auf die englischen boy scouts — den militärischen Wert der Nationalgarde heben, letzteres auch durch vermehrte Übungen in Gemeinschaft mit Truppen des stehenden Heeres. Dieses selbst soll verstärkt und durch bessere Ausgestaltung der Spezialwaffen auf eine höhere Stufe der Kriegsbereitschaft gebracht werden. Für die Flotte auf der anderen Seite fordert man eine bessere Vorbereitung des Transport- und Hilfsdienstes und blickt mit Besorgnis auf den ungenügenden Zustand der Werften und Docks. Die Bestrebungen, die auf die Unterstützung der Handelsmarine durch Gewährung von Subsidien abzielen und für die sich auch der Präsident Taft in öffentlichen Reden verschiedentlich eingesetzt hat, gelten nicht so sehr der Vergrößerung der Handelsmarine im Interesse des Handels selbst, als der Ermutigung des amerikanischen Schiffbaues, um Hilfsschiffe für den Kriegsfall bereitzustellen. Man verweist dabei einerseits auf die Erfahrungen bei der Weltreise der Linienschiffsflotte, für die der Transportdienst nur durch Ermietung von Schiffen fremder Flagge sichergestellt werden konnte, anderseits greift man auf die Mißstände zurück, die sich im spanischen und Krimkriege infolge mangelhafter Ausstattung mit Landungs- und Transportvorrichtungen, schließlich auch derjenigen des Verpflegungswesens gezeigt haben. Es scheint, als wenn diese Erwägungen besonders geeignet sein werden, die Forderung nach Subsidien im Kongresse zu unterstützen. Allerdings werden diese Forderungen ernstem Widerstande begegnen und es wird von der Gegenseite bereits der Vorschlag gemacht, die Regierung solle lieber eine Anzahl geeigneter Dampfer auf eigene Rechnung bauen und sie in Friedenszeiten an Privatunternehmer vermieten. Man werde auf diese Weise den Kriegsbedarf an Hilfsdampfern sicherstellen und gleichzeitig im Frieden Fahrzeuge verfügbar haben, um mit ihnen neue Dampferlinien schaffen und dadurch die amerikanische Handelsschiffahrt im Wettbewerbe mit derjenigen anderer Nationen heben zu können. Gewähre man dagegen Subsidien, so würden diese nur zum Bau von Riesenpersonendampfern verwendet werden, die für die Flotte im Kriegsfalle unbrauchbar sein würden; denn kleinere Dampfer rentierten sich nicht, da sie, besonders auf dem Stillen Ozean, gegen die billiger arbeitenden Konkurrenten fremder Flagge, speziell der japanischen, nicht aufkommen könnten.

Der Mangel an Docks erscheint besonders im Hinblick auf die neuen großen Linienschiffe bedenklich. Es wird darauf hingewiesen, daß die Schiffe der „Utah“-Klasse bei voller Ausrüstung bereits 30 Fuß (9,1 m) tief gehen werden und daß sich deren Tiefgang nach Beschädigungen leicht auf 35 bis 36 Fuß (10,6 bis 11,0 m) erhöhen würde. Für solchen Tiefgang reicht kein Dock der Union aus. Auf der Werft zu Boston beträgt die größte Docktiefe 9,3 m, in League Island, Portsmouth, Mare Island und Puget Sound 9,1 m, in New York 10,2 m und demnächst in Pearl Harbour 10,6 m; alle übrigen Docks sind zu eng und zu flach.

Endlich beschäftigt man sich neuerdings ernstlich mit den Plänen für die Befestigung der Einfahrten des Panamakanals. Es ist dafür ein neuer Ausschuß gebildet worden, bestehend aus vier Generalen und zwei Stabsoffizieren der Marine. Vor 3 Jahren war die Aufstellung von acht 30,5 cm-, elf 7,6 cm-Geschützen und zweiunddreißig 30,5 cm-Mörsern an jedem Ende des Kanals in Aussicht genommen.

— Flottentätigkeit. Die Schiffe der Atlantischen Flotte befinden sich noch zu Überholungsarbeiten auf den Werften. Die Scout-Division ist aufgelöst worden und die Torpedobootsflottille aus dem Flottenverbande ausgeschieden.

Von der Pazifischen Flotte ist das 1. Geschwader (Panzerkreuzer) 1 bis 2 Tage vor dem angenommenen Termin vor Manila eingetroffen. — Vom 2. Geschwader wurde der Panzerkreuzer „St. Louis“ in Bremerton in Reserve gestellt, so daß von diesem Geschwader kein Schiff mehr aktiv ist. — Vom 3. Geschwader sollen die Kreuzer „Cleveland“, „Denver“, „Chattanooga“ und „Galveston“ im Laufe des Winters an die pazifische Küste zurückkehren, so daß alsdann geschützte Kreuzer auf der ostasiatischen Station nicht

mehr vorhanden sein werden; jedenfalls wird von einem Ersatz der genannten Schiffe nichts gemeldet.

Der geschützte Kreuzer „New Orleans“ und das Kanonenboot „Princeton“ wurden auf der Werft Mare Island (Kal.) in Dienst, das Kanonenboot „Concord“ daselbst außer Dienst gestellt. Das Kanonenboot „Yorktown“ wurde als Führerschiff der Pazifischen Torpedoflotte durch den Hilfskreuzer „Iris“ ersetzt.

— Personal. Die Kontreadmirale Blocklinger und McLean sind verabschiedet und die Kapitäne zur See Comly, Hubbard und Rees zu Kontreadmiralen befördert worden.

Der Generalauditeur der Marine Campbell soll durch den Fregattenkapitän Russell ersetzt werden, der Jurisprudenz studiert hat, was für seinen Vorgänger nicht zutrifft. Der Marinesekretär will in Zukunft nur Offiziere für den Posten des Generalauditeurs (Judge Advocate General) kommandieren, die Juristen sind. Der jetzige Generalauditeur, der als solcher den Rang eines Kapitäns zur See hat, bekleidet in der Dienstaltersliste nur den eines Korvettenkapitäns.

— Artillerie. Nach dem veröffentlichten Ergebnisse des diesjährigen Preisschießens (gun pointers test) hat die Pazifische Flotte am besten abgeschnitten. Während der Panzerkreuzer „Washington“ den Schießpreis gewann, waren von dieser Flotte die Panzerkreuzer „Pennsylvania“, „Maryland“ und „Tennessee“ star ships (solche mit 85 Prozent der Leistung des gewinnenden Schiffes), während die Atlantische Flotte nur zwei solcher Schiffe („New Hampshire“ und „Louisiana“) zählte. Den Kreuzerpreis gewann wieder die „Charleston“, während „Cleveland“ das einzige star ship war. Den Kanonenbootspreis gewann „Wilmington“, den Torpedobootspreis (mit Geschützen allein) „Perry“, mit Geschütz und Torpedo „Tingey“.

— Torpedowesen. Wie schon öfter erwähnt, scheint der Zustand der Torpedos in der Marine zu wünschen übrig zu lassen, hauptsächlich wohl infolge ungenügender Ausbildung des Personals und mangels eines eigentlichen Spezialpersonals. So wird von den Schießübungen der Pazifischen Torpedoflotte berichtet, daß von den vier Torpedos des Torpedobootzerstörers „Truxtun“ drei in Unordnung und nur einer brauchbar war. Der Zerstörer „Hopkins“ verlor drei Torpedos, „Hull“ verlor einen, einer war unbrauchbar. Von den Torpedos des „Whipple“ ging einer verloren, zwei waren in Unordnung. Wie gemeldet wird, lag der Fehler durchweg darin, daß die Torpedos nicht ansprangen.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Baustadium am 1. November:

Linienschiffe:

„South Carolina“	99,9 %	„Utah“	50,0 %
„Delaware“	97,4 „	„Florida“	38,3 „
„North Dakota“	96,6 „	„Arkansas“	1,0 „

Auf den Linienschiffen „Louisiana“ und „Virginia“ sollen die einwärts schlagenden Schrauben gegen solche mit Auswärtsgang umgewechselt werden. Das Linienschiff „New Hampshire“ erhält als vorläufig letztes einen Gittermast. Durch diese Änderungen wird die Fertigstellung der Schiffe für den Eintritt in die Winterübungen verzögert werden.

Die Probefahrtsergebnisse der neuen Linienschiffe „North Dakota“ und „Delaware“ sind folgende:

	„North Dakota“:	„Delaware“:
Höchste Geschwindigkeit, Knoten	22,25	21,98
Mittlere „ „	21,833	21,44
Höchste Maschinenleistung, Pferdestärken	35 150	30 000 (nicht offiziell)
Mittlere „ „	33 875	28 578
Höchste Umdrehungszahl	286	128,38

Die „North Dakota“, gebaut bei der Fore River Comp., ist das erste Turbinenschiff der Flotte, die „Delaware“, von der Newport News Comp., hat Kolbenmaschinen.

Der neue Torpedobootzerstörer „Reid" erreichte bei einer 4 stündigen Probefahrt eine mittlere Geschwindigkeit von 31,85, das Schwesterschiff „Flusser" eine solche von 30,46 Knoten.

— Verschiedenes. Die höchste Arbeiterzahl am Panamakanal wurde in diesem Sommer mit 33 369 Mann erreicht, von welchen 26 835 sich im Dienste der Kanalkommission befanden. Unter der Kontrolle der Sanitätsverwaltung standen 49 020 Personen, im Vorjahre 44 225. Im August wurde die höchste bisherige Arbeitsleistung mit 2 755 178 Kubikyards erreicht. Am 24. August wurde mit dem Zementmauerwerk in den Gatun-Schleusen begonnen, und am 18. September waren bereits 7066 Kubikyards verlegt. Die beste Tagesleistung wurde an diesem Tage mit 638 Kubikyards erzielt.



Frankreich. Parlamentarisches. Die Kammer behandelte in ihren Beratungen nach dem Zusammentritt das Budget im allgemeinen, vor allem die Frage der für die Deckung der Ausgaben notwendigen neuen Steuern. In der Generaldiskussion über das Budget für 1910 erklärte der Finanzminister, er glaube nicht, daß bei dem Marineetat Ersparnisse gemacht werden könnten. Der Kammer wurden die Nachtragsforderungen zum Etat 1909 vorgelegt, und zwar erstens Ausgaben für die Marokkoexpedition, an denen die Marine mit etwa 2,0 Mill. Frcs. (1,6 Mill. ℳ) beteiligt ist, und zweitens Forderungen der einzelnen Ressorts, die für die Marine 2,725 Mill. Frcs. (2,18 Mill. ℳ) — vgl. Oktoberheft S. 1137 — sowie weitere 16 217 300 Frcs. (12 973 840 ℳ) für erhöhte Auslandslöhnung, Ausrüstung der Flotte, Neubauten (8,8 Mill. ℳ), Wasserbauarbeiten, Hospitäler, Invalidenkasse und Unterstützung der Sardinenfischer umfassen. Von dem bereits bewilligten Etat wurden dagegen nachträglich 553 850 ℳ wieder abgesetzt.

— Organisation. Durch Erlaß des Unterstaatssekretärs vom 20. Oktober 1909 ist die Stellung eines Generalinspekteurs der Fischerei geschaffen, der die Oberaufsicht über die Fischereischulen, die Gesellschaften für die Ausbildung von Fischern sowie über die hygienischen Einrichtungen aller Fischerei-Etablissements haben wird und auch der wissenschaftlichen Seite der Fischerei seine Aufmerksamkeit zuwenden soll.

Der vor 2 Jahren vom Senat gebilligte und seitdem der Kammer vorliegende Gesetzentwurf betreffend die Schaffung eines Marineartillerie-Ingenieurkorps ist nunmehr von der Kammer ohne Diskussion angenommen. Das Korps wird 3 Ingenieurgenerale, 32 Ingenieure im Stabsoffizierrang, 40 im Range der Hauptleute und eine Anzahl von Ingenieuren im Range der Leutnants umfassen. Es wird sich aus Offizieren des Seeoffizierkorps, des Bauingenieurkorps, der Land- und der Kolonialartillerie im Dienstgrade der Leutnants sowie aus dem Personal der Marineartillerie-Direktionen ergänzen. (Seit 1900 wurde der Dienst der Artillerieingenieure in der Marine von Offizieren der Kolonialartillerie versehen, die für Perioden von 3, 4 oder 5 Jahren zur Marine kommandiert wurden, nachdem in dem genannten Jahre die Marinespezialtruppen unter das Kriegsministerium getreten waren.) Bei der ersten Formierung des Korps werden vorwiegend Offiziere der Kolonialartillerie übertreten; nur ein Fünftel der Ingenieure 1. Klasse wird von den Seeoffizieren und Bauingenieuren gestellt.

Die Kontreadmirale, die eine selbständige — direkt dem Minister unterstehende — Division führten, hatten bisher den Titel Commandant en chef. Dieser Titel ist ihnen nunmehr nach Schaffung der Artillerie- und Torpedoschuldivisionen genommen, da die Chefs dieser Divisionen ein niedrigeres Dienstalter haben können, als die Kontreadmirale, die Zweite Admirale der Geschwader sind.

Die als Zielschiffe der Flottillen dienenden Küstenpanzer (vgl. Oktoberheft, S. 1162) fahren nur mit reduzierter Besatzung; ihre Ausrüstung ist auf das Notwendigste beschränkt; im Mobilmachungsfall werden sie außer Dienst gestellt.

— Flottentätigkeit. I. Geschwader. Die 1. Division unterzieht sich in Toulon der großen Instandsetzung, die bis Ende Januar dauern soll. Die 2. Division ist nach Anlaufen der Azoren und von Tanger am 27. Oktober von New York wieder in Toulon eingetroffen und hat vom 3. bis 5. November das Artilleriepreisschießen gegen „Fulminant" abgehalten. Das Zielschiff wurde dabei so schwer beschädigt, daß es nach provisorischer Dichtung in Toulon eingedockt werden mußte. Ein 30,5 cm-Geschoß riß an Steuerbordseite mittschiffs eine Gürtelpanzerplatte fort, ein anderes Geschoß desselben Kalibers verursachte ein starkes Leck oberhalb der Wasserlinie Steuerbord vorn und beschädigte das Panzerdeck. Zwei weitere Geschosse hoben die vordere Turmkuppel ab, beschädigten den Turmpanzer und verursachten einen Brand.

Ende November ist die 2. Division nach Biserta zur kurzen Überholung gegangen.

II. Geschwader. Die 1. Division weilte vom 26. Oktober bis 2. November in Neapel zur Erwiderung des letzten Besuches des italienischen Geschwaders in Nizza; sie ist dann zu kurzer Reparatur (bis 20. November) nach Biserta gegangen. Die 2. Division soll in Toulon ihre große Instandsetzung am 12. Dezember beendet haben; sie wird dann mit der 1. Division in Algier zusammentreffen und mit dieser die Fahrt nach Quiberon antreten, wo das II. Geschwader Anfang März erwartet wird.

Die 1. und 2. Panzerkreuzerdivision haben am 5. November programmmäßig ihre Auslandsreisen angetreten (vgl. Novemberheft, S. 1262). Die 2. Division wird sich zeitweise trennen und einen Teil der aufgeführten südamerikanischen Häfen treffenweise anlaufen. Von der 1. Division wird „Victor Hugo" in Kreta bleiben, um dort „Jules Michelet" abzulösen, der am 20. November in Toulon eintreffen soll.

Statt „Amiral Charner" (Novemberheft, S. 1262) wird Panzerkreuzer „Montcalm" am 1. Dezember als Flaggschiff für die ostasiatische Division in Dienst gestellt; ersteres Schiff kommt erst am 15. Januar für dieselbe Station in Dienst.

— Artilleristisches. „Jéna"-Schießversuch. Die 30,5 und 24 cm-Geschosse, die, für die Geschütze der „Danton"-Klasse bestimmt, bei der „Jéna"-Beschießung erprobt wurden, sollen die Panzer- und Halbpanzergranaten ersetzen, indem sie befähigt sein sollen, starke Sprengwirkung hinter den Panzer zu tragen. Das Gewicht des Einheitsgeschosses (obus alourdi) mit 3 Prozent (nach anderen Nachrichten mit 4 Prozent) Sprengladung beträgt für das 30,5 cm-Kaliber 440 kg (altes Geschoß 340 kg) bei etwa 13 kg Melinitladung, für das 24 cm-Kaliber 220 kg bei 6,5 kg Melinit. Die Länge der Geschosse beträgt das 3,44-fache des Kalibers. Bei der Erprobung haben die obus alourdis den Erwartungen durchaus entsprochen. — Auch ein neuer Zünder W, der seit 2 Jahren in Gâvres erprobt wird, soll bei der „Jéna"-Beschießung zur Anwendung kommen; er soll mit etwa zwanzig 16 cm-Stahlgranaten mit 10 Prozent Sprengladung verschossen werden. Man erwartete von ihm, daß er als Augenblickszünder bereits beim Auftreffen auf nur 4 mm starke Platten in Wirkung treten werde, während die bisherigen Zünder erst beim Durchschlagen 13 mm starker Platten wirksam wurden.

Mitte Oktober wurden in Gegenwart von Parlamentsmitgliedern drei 30,5 cm-Geschosse gegen den starken Panzer verfeuert, und zwar je 1 obus de rupture, 1 obus de semi-rupture und 1 obus alourdi. Am 20. Oktober wurden fünf Schuß mit demselben Kaliber gegen schwachen und mittelstarken Panzer verschossen. Am 22. erhielt „Jéna" ein Leck und schwere Schlagseite, so daß die Versuche bis zum 26. unterbrochen werden mußten. In der dann folgenden Woche wurden noch vier 30,5 cm-Geschosse durch „Suffren" verfeuert, womit die Erprobung des 30,5 cm-Kalibers beendet wurde. Am 4. November begann die Beschießung mit den 24 cm-Geschützen an Land; zunächst

wurden drei Geschosse gegen die Aufbauten gefeuert; danach wird es sich um P-Geschosse handeln. Auf die Resultate der Beschießung wird im nächsten Heft näher eingegangen werden.

Der service des poudres et salpêtres glaubt nunmehr im Besitz eines absolut stabilen rauchschwachen Pulvers zu sein, das in jeder Beziehung allen bisher vorhandenen Sorten überlegen ist; es soll unempfindlich gegen Wärme, Feuchtigkeit, chemische Einwirkung und elektrische Wellen sein; die Detonation ist nur durch einen Zünder zu bewirken. Die ballistischen Eigenschaften sind denen der bisherigen Sorten um ein weniges überlegen; eine Änderung der Geschützrohre oder Geschosse ist jedoch nicht erforderlich.

— Schiffbau. Der Marineminister hat das Projekt eines geschützten Kreuzers von 10 000 Tonnen und 30 kn Geschwindigkeit bei 58 000 Pferdestärken im Hinblick auf die hohen Kosten von 26 Mill. Frcs. (20,8 Mill. M) vorläufig zurückgestellt. — Zur Zeit werden Pläne für Minenspezialschiffe im Ministerium ausgearbeitet.

Das Projekt der Tripeltürme für die neuen 23 400-Tonnen-Linienschiffe ist höchstwahrscheinlich aufgegeben; die 30,5 cm-Geschütze, die in sechs Doppeltürmen — vier in der Mittschiffslinie, zwei seitlich diagonal — aufgestellt werden, erhalten 100 Schuß Munition pro Geschütz; die achtzehn 14 cm-SK, die in Gruppen zu je drei in einer Zentralkasematte aufgestellt werden, erhalten je 275 Schuß. Ferner kommen an Bord zwei 4,7 cm-SK als Bootsgeschütze mit je 750 Schuß, zwei 3,7 cm-SK mit je 300 Schuß und zwei 6,5 cm-SK M/1881. Für die vier Torpedorohre werden 20 Torpedos an Bord gegeben (vgl. August/Septemberheft, S. 997).

Das Prinzip der kaliberstarken Panzerung wird voraussichtlich auf Grund der „Jéna"-Schießversuche aufgegeben; die Schiffe sollen durch einen gleichmäßigen Panzer von einer Stärke geschützt werden, die auf mittleren Gefechtsentfernungen allen Geschossen außer den 30,5 cm-panzerbrechenden standhält.

Auf dem Panzerkreuzer „Jules Michelet" sollen nach Rückkehr von Kreta die noch rückständigen Fertigstellungsarbeiten vorgenommen werden; vor allem sind noch die vierundzwanzig 4,7 cm-SK-Lafetten einzubauen.

— Torpedofahrzeuge. Die Boote des Etats 1910 werden folgende Abmessungen aufweisen: 1. 750 Tonnen-Boote: 71 bis 76 m lang, 7,4 bis 7,9 m breit; 2,75 bis 3 m tief gehend; 31 kn bei 13 000 bis 14 000 Pferdestärken; Turbinen; Aktionsradius 1170 sm bei 14 kn Fahrt; zwei 10 cm-SK, vier 6,5 cm-SK, zwei Torpedorohre. Besatzung: 4 Offiziere, 58 Mann. 2. 450 Tonnen-Boote („M 84" und „M 85"): 65,4 m lang, 6,55 m breit, 2,36 m tief gehend; Turbinen von 8600 Pferdestärken, 28 kn Geschwindigkeit; sechs 6,5 cm-SK und zwei Torpedorohre. Besatzung wie zu 1. 3. 181 Tonnen-Boote: 45 m lang, 4,9 m breit, 2,6 m tief gehend; 26 kn bei 4200 Pferdestärken; zwei 4,7 cm-SK, drei Torpedorohre. Besatzung: 2 Offiziere, 23 Mann.

Auf Torpedojäger „Chasseur" (vgl. Oktoberheft, S. 1140) ist beim Schießen das Deck auf mehrere Meter durchgebogen. Reparaturdauer: 1 Monat.

Auch in Rochefort werden drei Torpedojäger, „Trident", „Stylet" und „Fleuret", zum Legen von Minen (je zehn Stück) eingerichtet (vgl. Novemberheft, S. 1263).

Auf den in Bau befindlichen und projektierten Torpedojägern wird auf jedem Torpedorohr oder auf einem der Rohre für die betreffende Gruppe von Rohren ein Zielapparat angebracht. Jedes Rohr oder jede Gruppe von Rohren wird in Zukunft von einem Offizier oder Unteroffizier befehligt, der den Zielapparat zu bedienen hat.

— Unterseeboote. Am 1. November ist Calais Unterseebootstation geworden; dort sind „Pluviôse“, „Ventôse“ und „Germinal“ stationiert. Vier Boote des „Najade“-Typs sind von Dunkerque nach Cherbourg überwiesen.

Das Tauchboot „Papin“ hat den Weg von Cherbourg nach Biserta in der Zeit vom 21. September bis zum 12. Oktober zurückgelegt. Von den 2000 sm wurden 1200 in ununterbrochener sechstägiger Fahrt bewältigt. Ob und welche Havarien während der Fahrt eingetreten sind, ist nicht bekannt geworden.

Nach der Liste der Neubauten, die dem Etat 1910 beigefügt ist, werden die Unterseeboote „Q 90“ und „Q 91“ des Etats 1907 einem neuen Typ angehören, dessen Konstruktionsdaten noch nicht feststehen. Nach derselben Quelle haben die Unterseeboote des „Pluviôse“-Typs der Programme 1905 und 1906 vorwiegend Dampfmaschinen für die Fortbewegung über Wasser (700 indizierte Pferdestärken); mit Verbrennungsmotoren (840 Effektiv-Pferdestärken) sind nur „Brumaire“ („Q 60“), „Frimaire“ („Q 62“), „Nivôse“ („Q 63“), „Foucault“ („Q 70“), „Euler“ („Q 71“), „Franklin“ („Q 72“) und die Boote von „Q 78“ bis „Q 88“ ausgestattet. Von den vier Hochseeversuchsbooten haben „Q 73“ (1700 indizierte Pferdestärken) und „Q 89“ (1300 indizierte Pferdestärken) Dampfmaschinen, „Q 74“ (1440 Effektiv-Pferdestärken) und „Q 82“ (1560 Effektiv-Pferdestärken) Verbrennungsmotoren.

Sämtliche „Pluviôse“-Boote haben sechs Torpedorohre, von den Versuchsbooten haben „Q 73“, „Q 82“ und „Q 89“ sieben Rohre. Die Maximalgeschwindigkeit der „Pluviôse“-Boote soll über Wasser 12,5, bei einigen nur 12 kn, die der Versuchsboote 15, bei „Q 89“ 15,8 kn betragen. Die Boote mit Dampfmaschinen haben fast durchweg Du Temple-Kessel, „Q 73“ hat solche mit vertikalen Rohren, „Q 89“ Kessel vom System Maurice.

— Stapelläufe: Am 28. Oktober Linienschiff „Mirabeau“ in Lorient, auf Stapel gelegt am 4. Mai 1908. Kosten: 50 767 700 Frcs. (40 614 600 ℳ), davon 40 476 956 Frcs. für Schiffskörper, Maschinen und Panzerung, 10 290 744 Frcs. für die Artillerie. Fertigstellung Ende 1911 beabsichtigt.

Am 30. Oktober Tauchboot „Ampère“ (Programm 1905) von 398 Tonnen in Toulon. Am 13. November Tauchboot „Fructidor“ (Programm 1905) in Cherbourg.

— Ausrangierung. Die Torpedoboote „95“, „145“, „172“, „177“ und „179“ sowie Torpedoboot „Capitaine Mehl“ und der Torpedoaviso „Epervier“ sind aus der Liste gestrichen, Torpedoboot „Veloce“ soll gestrichen werden.

Für das alte Panzerschiff „Le Var“ (ex „Trident“) wurden beim Verkauf 409 000 Frcs. erzielt. Auch der alte Panzer „Richelieu“ (v. St. 1873) soll verkauft werden.

— Funkentelegraphie. Mit dem 5. November sind die Funkentelegraphen-Großstationen in Toulon, Oran und Biserta offiziell in den Dienst der militärischen Nachrichtenübermittlung getreten. Sie werden nicht für den Handelsschiffsverkehr zur Verfügung stehen.

Für die „Danton“-Klasse ist im Prinzip die Funkentelegraphen-Einrichtung der „Patrie“ vorgesehen. Der Funkentelegraphie-Raum wird vergrößert auf 2,5 m × 5,5 m; er wird mit besonders wirksamen Ventilatoren ausgestattet.

„Le Yacht“ vom 30. Oktober bringt nähere Angaben über einen von M. Gabet konstruierten, durch drahtlose Telegraphie zu lenkenden Torpedo.

— Schiffsverpflegung. An Stelle der bisherigen Naturalabfindung tritt vom 1. Januar an ein gemischtes System: Fleisch, Brot, Wein, Kaffee und Zucker werden in natura verabfolgt, für die übrigen Artikel wird eine Geldvergütung zur Selbstverpflegung in gemeinschaftlicher Menage gewährt.

— Sanitäres. Das gemeinsame Sichwaschen mehrerer Mannschaften in einem Waschgefäß soll abgeschafft werden. Eine Liste der Schiffe, die noch keine Einzel-Waschgeschirre haben, ist eingefordert.

— Fachliteratur. Im Anschluß an die „Iéna"-Beschießung wird im „Moniteur de la Flotte" vom 6. und 13. November die Geschoßfrage erörtert. ** tritt als Anhänger der Ssemenow-Schule für ein Geschoß mit 15 bis 20 Prozent Sprengladung ein. England besitze schon Sprenggranaten mit 10 Prozent Lydditfüllung für alle Geschütze bis zum 24,3 cm-Kaliber einschließlich. Das obus alourdi sei nur eine halbe Maßregel. — Dagegen bekennt sich A. le Franc als Verfechter der Durchschlagstheorie; er hält es für richtig, nur soviel Sprengstoff in die schweren Geschosse aufzunehmen, daß das Durchschlagen des Panzers sichergestellt bleibt; nur dann könne die Sprengladung wirklich von Nutzen sein. Außerdem sei die Forderung einer hohen Anfangsgeschwindigkeit, die für Schiffsgeschütze unerläßlich sei, unvereinbar mit einer großen Sprengladung. Für mittlere Kaliber, die keinen Panzer durchschlagen sollen, sei eine Sprengladung von 10 Prozent zweckmäßig.

„Le Yacht" vom 6. November bespricht die Schlußfolgerungen der „Iéna"-Beschießung, auf die im nächsten Heft zurückzukommen sein wird.

Auch „Matin" vom 28. Oktober behandelt dies Thema, indem er vor allem das Prinzip der kaltberstarken Panzerung verwirft und eine gleichmäßige Panzerung aller vitalen Teile fordert (vgl. unter „Schiffbau").

⚜

Japan. Allgemeines. Die ostasiatische Welt ist augenblicklich so vielen interessanten Um- und Neubildungen auf allen Gebieten des politischen und Wirtschaftslebens unterworfen, Vorgängen, von denen jeder unabsehbare Zukunftsperspektiven eröffnet, daß es schwer wird, sich im Rahmen dieser Monatsschrift auf die kurze Besprechung der allerwichtigsten Ereignisse zu beschränken. Es ist dies um so schwerer, als alle die jetzt in Bewegung befindlichen Fragen und Probleme untereinander und in ihrer Rückwirkung auf die europäisch-amerikanische Welt so eng verflochten sind, daß es fast unmöglich erscheint, die eine zu erörtern, ohne der anderen Erwähnung zu tun.

Die Ereignisse der letzten Wochen, welche als von besonderer Bedeutung hervorgerufen werden müssen, sind der Abschluß eines chinesisch-japanischen Vertrages und die Ermordung des Fürsten Ito. Ersterer bedeutet, indem er die bisher scharf zugespitzten Streitfragen zwischen beiden Ländern erledigt und eine Periode der Annäherung und Interessengemeinschaft zwischen den Völkern verwandter Abstammung und Kultur herbeiführt, eine erhöhte Aktionsfreiheit Japans in der Mandschurei und eine große Verstärkung der internationalen Stellung Chinas.

Die Ermordung des Fürsten Ito entbehrt neben dem historischen Interesse nicht einer tiefen Tragik. Der Schöpfer der heutigen politischen Stellung Japans, der Leiter seiner Politik in allen Stürmen der zurückliegenden Zeit, der „Bismarck Japans" fiel von Mörderhand in dem Augenblick, wo er vor dem freiwilligen Rücktritt vom Gipfel seiner Macht und seines Lebens den künftigen Zielen der Politik seines Landes zum letzten Male amtlich den klaren Blick seiner reifen Erfahrung leihen wollte. Die hohe Bedeutung seiner Persönlichkeit ist an anderer Stelle dieses Heftes gebührend gewürdigt.

Die Anwesenheit eines holländischen Geschwaders, genau 300 Jahre nach dem ersten Erscheinen holländischer Schiffe in Japan, gab anderseits der Presse Gelegenheit, die alten geschichtlichen Beziehungen zu Holland hervorzuheben, welchem Lande Japan u. a. das erste Schulschiff als Geschenk der holländischen Regierung und damit die erste Anregung zu seiner heutigen Seegeltung zu verdanken habe.

— Personal. Kontreadmiral Yoshimatsu wurde unter Beförderung zum Vizeadmiral an Stelle des Vizeadmirals Baron Mizu zum Vizechef des Marinekommandoamts (Admiralstab) ernannt. Yoshimatsu hat den Krieg als Kommandant des Panzerkreuzers „Iwate“ mitgemacht und war zuletzt Direktor der Marineschule.

— Etat, Organisatorisches. Die Schwierigkeiten der Finanzpolitik Japans, deren Ziel vor allem die Tilgung der Nationalschuld ist, spiegeln sich im neuen Etat für 1910/11. Er balanziert in Einnahmen und Ausgaben mit 536 Mill. Yen. Die dem Tilgungsfond zugeführten Überschüsse aus dem laufenden Jahre und die im neuen Etat hierfür vorgesehene Summe erreichen den Gesamtbetrag von 193 Mill. Yen. Die sonstigen Verwaltungsmaßnahmen und die selbst zum Nachteil von Heeres- und Flottenforderungen durchgeführte und durch die politische Lage des Landes im Inneren und Äußeren begründete Sparsamkeit gestatten angeblich außer dieser erstaunlich hohen Schuldentilgung die Verminderung von besonders drückenden Steuern und die Erhöhung sämtlicher Beamtengehälter um 30 Prozent. Einzelheiten des Marineetats sind noch nicht bekannt.

Die für die Marine durchgeführte Gehaltsaufbesserung der Stabs- und Subalternoffiziere hat vor allem eine Verminderung der Gehaltsstufen herbeigeführt. Zur Zeit bestehen folgende Monatsgehaltssätze vom Verlassen der Marineschule ab bis zur Beförderung zum Stabsoffizier:

Fähnrich (1 Jahr lang nach Verlassen der Marineschule)	25 Yen	=	52,50 ℳ
Leutnant	37 „	=	74,70 „
Oberleutnant 2. Gehaltsklasse (Beförderung nach 2 Leutnantsjahren)	45 „	=	94,50 „
„ 1. „ (nach 1 Jahr in der 2. Klasse)	54 „	=	113,40 „
Kapitänleutnant 3. Gehaltsklasse (Beförderung nach 3 Oberleutnantsjahren)	65 „	=	136,50 „
„ 2. „	70 „	=	147 „
„ 1. „	80 „	=	168 „
Korvettenkapitän	100 „	=	210 „

— Schwimmende Streitkräfte. Das Flaggschiff des II. Geschwaders, „Azuma“, hatte im September unter Typhusepidemien zu leiden, die sich trotz aller Gegenmaßnahmen wiederholten, so daß die übrigen Schiffe des Geschwaders zu Anfang Oktober nach Beendigung des Kaiserpreisschießens allein zu den Übungen mit dem I. Geschwader nach Chinkaiwan abgehen mußten. Mitte Oktober besuchten die zugehörigen Schiffe einzeln die Häfen ihres Kreuzgebiets. Der „Akitsushima“, die Ende Oktober in Dairenwan lag, fiel dann die Aufgabe zu, die Leiche des Fürsten Ito nach Yokosuka zu überführen, wo sie am 1. November eintraf.

Wie gemeldet, sollte „Tsugaru“ zum Schulgeschwader treten. Diese Maßnahme scheint neuerdings aus unbekannter Ursache zweifelhaft geworden zu sein. Man scheint „Asama“ in Kure für diesen Zweck bereitzustellen.

Über den allgemeinen Verlauf des Kaiserpreisschießens des Sasebo- und Kure-Reservegeschwaders verlautet, daß es trotz vergrößerter Entfernung und verkürzter Feuererlaubnis bessere Resultate als im Vorjahre ergeben habe. Beim I. Geschwader ist „Nisshin“ bestes Schiff im Prüfungsschießen. Beim gefechtsmäßigen Schießen haben „Ikoma“ beim I. Geschwader, „Asama“ beim Kure- und „Izumo“ beim Sasebo-Reservegeschwader die besten Resultate erzielt. Ende November sollte das Endresultat bekannt gegeben werden, nach welchem wahrscheinlich „Ikoma“ die Preisflagge zufallen wird.

Mitte Oktober fand in Kure eine Festungskriegsübung unter Mitwirkung des Reservegeschwaders statt. Da diese Art Übungen in jedem Jahre, in dem nicht allgemeine Kaisermanöver stattfinden, vorgenommen werden, ist anzunehmen, daß auch in den anderen Kriegshäfen — Sasebo war schon genannt — entsprechende Übungen stattgefunden haben. In Maizuru stießen, wahrscheinlich im Laufe des dortigen Stationsmanövers, das Küstenpanzerschiff „Minoshima“ und der Zerstörer „Oikaze“ zusammen, der, wenn auch schwer beschädigt, glücklich eingedockt werden konnte.

Entsprechend dem Anwachsen der japanischen wie der russischen Hochseefischerei sollen **im nächsten Jahre mehr Kriegschiffe für** den Fischereischutz bereitgestellt werden. „Chiyoda" **sollte schon im November für „Akagi"** den Wachdienst im Kanto-Gebiet **übernehmen.**

Das alte Küstenpanzerschiff „Fuso", das zuletzt als Scheibe **für die Artillerieschule diente, ist ausrangiert und für** 88 300 Yen an eine Firma in **Tokyo verkauft worden. Das Schiff ist demnach nicht,** wie geplant war, als Tankschiff für **Heizöl umgebaut worden.**

Die Ausrangierung von etwa 20 Torpedobooten soll bevorstehen.

Der Panzerkreuzer „Izumo" ist in San Francisco eingetroffen **und hat eine freundliche Aufnahme gefunden. Er wurde** u. a. durch den Prinzen **Kuni besichtigt, der, von der Hudson-Fulton-Feier aus** New York **kommend, auch an den Feierlichkeiten in San Francisco teilnahm.**

— **Schiffbauten, Werften,** technische Versuche. **Über den Bauzustand und die Fertigstellung der in Bau** befindlichen Schiffe **wird in Ergänzung des schon Bekannten folgendes angegeben:**

„Kawachi" und „Settsu" sollen Oktober 1910 vom Stapel laufen, **Schiffskörper jetzt bis zum Oberdeck fertiggestellt.**

„Aki", Einbau der Maschinenanlage beendet.

„Satsuma", Ausrüstung beendet, Probefahrten mit gutem Erfolge begonnen.

„Ibuki", demnächst dienstbereit, Aufstellung der schweren Artillerie beendet; **Probefahrten bald beendet.**

„Kurama", im Laufe des nächsten Jahres fertig.

3 Kreuzer 2. Klasse, 1912 fertig.

„Tone", Ausrüstung beendet.

2 große Zerstörer, 1911 fertig.

Als Neubauten sind an großen Schiffen geplant 1 Linienschiff und 2 **Panzerkreuzer. Das Linienschiff wird ein verbesserter „**Kawachi"-Typ; seine Geschwindigkeit soll auf **21 kn erhöht werden. Die Pläne der Panzer**kreuzer sind noch nicht abgeschlossen. **Sie sollen gegen 19 000 Tonnen Deplacement er**halten, mit 44 000 Pferdestärken **24 kn laufen, eine Armierung von zehn 30,5 cm-Ge**schützen erhalten und bis 1914 **fertig werden.**

Spätestens 1914 ist ein neues Flottengesetz zu erwarten.

Die neue Großstation für drahtlose Telegraphie auf Formosa **soll bis Ende Dezember fertiggestellt sein.**

Eingehende Reichweitenversuche zwischen der japanischen Station Ochiishi und der **auf Hawaii sowie nach Papan auf** Borneo sollen am 1. Dezember stattfinden. **Man hofft umsomehr zu direkter Verbindung** mit Hawaii zu gelangen, als das Eintreffen von **Zeichen bisher unbekannter Herkunft,** die man für japanische hält, auf der Station in **Hawaii bereits beobachtet ist.**

— **Verschiedenes. Die Schif**fahrtssubventionen, die im **nächstjährigen Etat für die europäische, australische, süd- und** nordamerikanische Dampferlinie **vorgesehen sind, sollen die Höhe von 9,8 Mill. Yen er**reichen, eine Vermehrung gegen **das Vorjahr um 2,3 Mill. Yen.**

Die als Kriegsgefangene in Japan gestorbenen russischen **Matrosen und Soldaten fanden unter großer Beteiligung der** japanischen Militärbehörden sowie **des eigens entsandten Kreuzers „Izumi" Ende Sep**tember auf dem russischen **Kirchhof bei Nagasaki ihre letzte Ruhestätte.**



Italien. Artillerie-Preisschießen. Das diesjährige Artillerie-Preisschießen (Einzel- und Verbandschießen) des Geschwaders fand — wie in den vergangenen Jahren — in der Bucht von Aranci statt und dauerte vom 23. Juli bis zum 12. August. Ungünstigen Wetters wegen wurde das Programm mehrfach abgeändert und bedeutend über die ursprünglich beabsichtigte Dauer hinaus ausgedehnt. Es wurde auch an Sonntagen geschossen. Das Preisrichterkollegium bestand aus dem Artilleriedirektor im Marineministerium, Kontreadmiral Avallone, als Vorsitzendem, zwei Kapitänen zur See, zwei Fregattenkapitänen und sechs Kapitänleutnants. Die Übungen bestanden in Einzelschießen der Geschützführer (punteria), geleitetem Schießen einzelner Schiffe (tiro migliorato) und Schießen im Divisionsverbande (tiro collettivo tra divisioni). Beim Einzelschießen der Geschützführer verfeuerten die Geschütze großen und mittleren Kalibers je 2 bis 4 Schuß Übungsmunition auf 2400 bis 4000 m Entfernung gegen verankerte Scheiben von 7 × 17 m Größe, und die leichten Geschütze je 6 Schuß Übungsmunition auf 1250 bis 1600 m gegen 3 × 10 m große verankerte Scheiben. Die Passiergeschwindigkeit betrug für Schiffe 14 kn, für Torpedofahrzeuge 20 kn. Gezählt wurden nur die Treffer in der Scheibe. Eine Normalfeuergeschwindigkeit war festgesetzt. Das geleitete Schießen wurde mit allen Geschützen bis zum 120 mm-Kaliber einschließlich abwärts gegen eine Scheibe von 7 × 25 m abgehalten. In früheren Jahren wurde hierbei je eine Schußserie auf 4000 m gegen eine Schleppscheibe bei 24 kn Passiergeschwindigkeit und auf 6000 m gegen treibende Scheibe bei 14 kn Passiergeschwindigkeit gefeuert. In diesem Jahre waren die Bestimmungen für das geleitete Schießen schwieriger gestaltet. Unter anderem fiel die Teilung in zwei Serien weg; es wurde gegen Schleppscheibe (auf Torpedobootskörper) auf 7000 m Entfernung gefeuert. (Das Artillerieschulschiff „Sardegna" schoß bereits solche Übungen auf 8000 m Schußentfernung.)

Beim Schießen im Divisionsverbande wurde in Winkel- oder Kielwasserformation bei 500 m Schiffsabstand unter denselben Bedingungen wie beim geleiteten Feuer einzelner Schiffe geschossen.

Das Ergebnis der Schießen, ausgedrückt in Punti di merito, d. h. Wertpunkten, die aus den Trefferprozenten, der Feuergeschwindigkeit usw. unter Berücksichtigung der Verschiedenheit der beteiligt gewesenen Kaliber errechnet sind (Trefferprozente und Punti di merito weichen nicht sehr erheblich voneinander ab), zeigt folgende Tabelle:

Lfd. Nr.	Namen der am Preisschießen beteiligt gewesenen Schiffe und Torpedofahrzeuge	Punti di merito			
		Geschützführerschießen		Geleitetes Schießen	
		schwere u. mittlere Kaliber	leichte Kaliber	der einzelnen Schiffe	divisionsweise
1.	„Regina Margherita" ⚐	63	43	6	33
2.	„Ben. Brin"	57	59	33	
3.	„Regina Elena" ⚐	54	27	0	19
4.	„Vittorio Emanuele"	50	29	35*)	
5.	„Napoli"	83	63	15	
6.	„Garibaldi" ⚐	90	89	25	24
7.	„Varese"	61	71	0	
8.	„Ferruccio"	91	45	28	
9.	„Agordat"	—	37		
10.	„Coatit"	—	32		
11.	„Espero"	—	47		
12.	„Borea"	—	41		
13.	„Aquilone"	—	26		
14.	„Lanciere"	—	55		
15.	„Granatiere"	—	25		

*) „Vittorio Emanuele" erzielte hierbei mit zwei 20,3 cm-(Turm-)Geschützen je zwei Treffer in 16 Sekunden.

Daß das geleitete Schießen in diesem Jahre schlechtere Ergebnisse hatte als im vorigen Jahre, wird auf die Erschwerung der Schießbedingungen und auf den Umstand zurückgeführt, daß diesmal fast sämtliche Artillerieoffiziere der Schiffe neu in ihren Stellungen waren.

Bei der Preisverteilung, die der König am 13. September in Gaëta wahrnahm, erhielt „Ferruccio" den Wanderpreis des Herzogs von Genua, „Vittorio Emanuele" den Wanderpreis des Herzogs der Abruzzen, die I. Division den Preis des Marineministers, die III. Division den des Königs, „Garibaldi" und „Lanciere" das Campionato für bestes Schießen mit leichten Geschützen.

— Neubauten. Nach „Le Yacht" wird das Linienschiff „B" 21000 Tonnen Deplacement, zwölf 30,5 cm-Kanonen in vier Tripel-Türmen bei 22 kn Geschwindigkeit erhalten, die Linienschiffe „C" und „D" dagegen 23000 Tonnen Deplacement, acht 34 cm-Kanonen in vier Doppeltürmen und 22 kn Geschwindigkeit.

— Seekadetten-Einstellung. Anfang November wurden in der Marine-Akademie zu Livorno 31 Seeoffizieranwärter eingestellt. 40 Stellen waren zu besetzen gewesen und 91 junge Leute hatten sich zur Einstellung angemeldet.

— Personal. Das Ergebnis des Marine-Aushebungsgeschäfts im Jahre 1908 war folgendes:

1.	Zum Dienst mit der Waffe eingestellt	5575
2.	Aus gesetzlichen Gründen vom Dienst befreit	2870
3.	Auf ein Jahr zurückgestellt	3275
4.	Wegen Untauglichkeit zurückgewiesen	1915
5.	Fahnenflüchtig	709
6.	Nach der Einberufung gestrichen, da verstorben usw. . .	103
	Summe der Gestellungspflichtigen	14447

Am 31. Dezember 1908 befanden sich 29777 Mann unter den Waffen. Hierzu kamen noch je 75 Marine-Akademie- und Maschinistenschüler, 210 Finanzwächter sowie 652 dauernd Beurlaubte usw.

— Ausrangierte Schiffe. „Duilio" soll zu einer Kohlenhulk umgebaut werden.

— Das im Hafen von Spezia liegende Wrack der „Morosini" (siehe Augustheft) wird durch Sprengungen, mit denen Versuche verbunden sind, allmählich beseitigt.

— Luftschiffahrt. Im Marineministerium ist eine Sektion eingerichtet worden, die sich mit lenkbaren Luftschiffen und Flugapparaten beschäftigt. Sie ist dem Dezernat für Unterseewaffen angegliedert und arbeitet Hand in Hand mit dem Dezernat des Kriegsministeriums für Luftschiffahrt.

Zu einigen von der Armee zu bauenden Luftschiffshallen steuert der Marinefiskus bei. Je ein lenkbares Luftschiff von 600 km Aktionsradius wird demnächst für die Armee und für die Marine gebaut und im Sommer 1910 fertiggestellt. Das für die Armee bestimmte soll in Venedig stationiert werden, wo zur Zeit eine Luftschiffhalle errichtet wird.

— Schiffsverkauf. Das bei Orlando, Livorno, im Bau befindliche Schwesterschiff der „Pisa" ist für 23650000 Lire an die griechische Regierung verkauft worden. Es wird den Namen „Giorgio Averoff" erhalten, Ende Dezember von Stapel laufen und in neun Monaten zur Ablieferung gelangen.

— Regierungs-Postdampfer. Die auf Grund des Schiffahrts-Subventionsgesetzes vom April 1908 zu beschaffenden sieben Regierungs-Postdampfer sind jetzt auf italienischen Werften im Bau und müssen bis zum 1. Juli 1910 fertiggestellt werden, da die Regierung am 1. Juli 1910 den Postdienst zwischen dem Festland und den

beiden italienischen Hauptinseln von der Navigazione Generale Italiana, die ihn bis dahin ausübt, übernehmen will.

Sämtliche sieben Dampfer werden hauptsächlich mit Reservepersonal der Marine besetzt.

Für den Dienst zwischen Neapel und Sizilien bestimmt sind vier 3350-Tonnendampfer mit 22 kn Geschwindigkeit.
„Palermo", Turbinenschiff, in Palermo im Bau.
„Catania", Turbinenschiff, bei Ansaldo, Genua, im Bau.
„Messina" } bei Odero, Sestri Ponente, im
„Siracusa" } Bau.

Den Dienst zwischen Civitavecchia und Sardinien sollen drei 2000-Tonnendampfer mit 17 kn Geschwindigkeit versehen.
„Terranova", in Ancona im Bau.
„Caprera", bei Orlando, Livorno, im Bau.
„Maddalena", in Riva Trigoso im Bau.

— Schiffahrts-Subventionen. Nachdem die Regierung den der Kammer vorgelegten Subventionsvertrag mit dem Lloyd Italiano — in der Voraussicht, daß die Volksvertretung ihn nicht genehmigen würde — im Juli zurückgezogen hatte, wurden die Subventionen im Oktober nochmals, und zwar in drei Loose geteilt, ausgeschrieben. Das erste Loos umfaßte die vom nördlichen Teil des tyrrhenischen Meeres ausgehenden Linien in heimischen Gewässern und nach Tunis, Ägypten, Zanzibar, Bombay usw., die ausgebotene Höchstsubvention war 9193000 Lire jährlich. Den Zuschlag erhielt die Firma Peirce & Parodi, deren Forderung um 1000275 Lire hinter jener Summe zurückblieb. Das zweite Loos umfaßte die vom südlichen Teil des tyrrhenischen Meeres ausgehenden Linien nach Tunis, Tripolis, der Türkei, nach Ägypten und Mittelamerika. Die festgesetzte Höchstsubvention betrug 5646500 Lire jährlich. Den Zuschlag erhielt der Lloyd Sabaudo, der 56465 Lire weniger verlangte. Das dritte Loos umfaßte die von der Adria ausgehenden Linien nach Tunis, Ägypten, Ostasien usw. Höchstsubvention 4939250 Lire. Den Zuschlag erhielt die Firma Peirce & Parodi, die 150525 Lire weniger forderte.

Die Ersparnis, die dem Lande durch die Unterbietung der Reflektanten entsteht, beträgt für die 20 Jahre betragende Gesamtdauer der Verträge über 24000000 Lire.

Da die Ausführung der Vertragsbestimmungen am 1. Juli 1910 beginnen soll, so hat sich die Kammer sogleich nach ihrem Wiederzusammentritt am 18. November mit diesen und einigen anderen kleineren Subventionsverträgen, hauptsächlich lokale Schiffahrt betreffend, befaßt.

⚜

Rußland. Die Frage des Wiederaufbaus der Flotte ist in letzter Zeit in den öffentlichen Erörterungen völlig in den Hintergrund getreten. Hin und wieder tauchen Nachrichten in der Presse auf, die darauf hindeuten, daß die Durchführung der Linienschiffbauten auf den russischen Werften auf Schwierigkeiten stößt (vgl. Oktoberheft, Seite 1148). Nach „Rufskija Wjedomosti" soll die Absicht bestehen, den Bau von Linienschiffen und Torpedobooten im Werte von 500 Millionen Rubel an eine englische Firma zu vergeben, die alle russischen Regierungswerften in Pacht übernehmen würde.

— Personal. Zum Oberstkommandierenden des Hafens von Ssewastopol (vgl. Novemberheft, Seite 1270) ist der Chef der Seestreitkräfte des Schwarzen Meeres ernannt. Damit ist im wesentlichen die alte Stellung des Oberstkommandierenden der Flotte und Häfen des Schwarzen Meeres wiederhergestellt. — Kontreadmiral Grammatschikow — der Präses der Kommission zur Feststellung der Mißstände in der Marineverwaltung — ist zum Chef des Stabes der Seestreitkräfte im Stillen Ozean ernannt.

Zum Vizeadmiral befördert und zum Mitglied des Admiralitätsrats ernannt ist der Kontreadmiral Sazarenny, bisher Kommandant des Hafens von Nikolajew.

— Organisation. Offiziere der Marine, die auf russischen oder fremden Akademien eine Sonderausbildung erhalten, haben für je 1 Jahr dieser Ausbildung 1½ Jahr weiter zu dienen. Dabei rechnen 6 Monate Ausbildung und mehr für 1 volles Jahr, weniger als 6 Monate kommen nicht in Anrechnung. Diese Dienstverpflichtung ist unabhängig von der durch den Besuch des Marinekadettenkorps und der Nikolai-Ingenieurschule bedingten.

Der Vizeadmiral Reitzenstein, Mitglied des Admiralitätsrates, ist mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für die Neuorganisation der Schiffsjungen-, Maschinen-, Unteroffizier-, Schützen- und Musikerschule beauftragt.

Nach den neuen Vorschriften über die Aufnahme in das Marinekadettenkorps können in dieses eintreten: Söhne von aktiven, inaktiven und Reserveoffizieren des Heeres und der Marine, die eine mittlere Lehranstalt, Söhne von Personen aller Stände christlicher Konfession, die eine höhere Lehranstalt, und Söhne erblicher Adliger und Geistlicher sowie Zivilbeamter, die eine mittlere Lehranstalt absolviert haben; Söhne von Mohamedanern nur mit Genehmigung des Kaisers. Im Frühjahr und im Herbst findet der Übertritt der Anwärter aus den Kadettenkorps des Heeres statt, die sich wie alle anderen Bewerber einer Prüfung zu unterziehen haben; sie werden je nach der Zeit ihrer Angehörigkeit zu den Kadettenkorps des Heeres in die verschiedenen Klassen des Marinekorps aufgenommen. Die Anwärter für die unterste Spezialklasse dürfen 17 bis 20, für die oberste allgemeine Klasse 16 bis 18, für die mittlere allgemeine Klasse 15 bis 17 und für die unterste allgemeine Klasse 15 bis 16 Jahre alt sein.

— Die fertige Flotte. Panzerkreuzer „Rurik" ist zur aktiven Flotte und zwar in die Baltische Schiffsabteilung getreten, Panzerkreuzer „Rossija" und Kanonenboot „Chrabry" zur Abteilung der Schiffe 1. Reserve. — Die Schiffe der Artillerielehrabteilung „Imperator Alexander III." und „Pjotr Weliki", sind am 15. November in die armierte Reserve getreten.

— Unfall. Am 15. November strandete während stürmischen Wetters der Torpedobootszerstörer „Sabaikalez" im Vorhafen zu Libau; er wurde erst Ende November wieder flott.

— Unterseeboote. An dem Wettbewerb für Unterseebootprojekte beteiligten sich außer den Staatswerften auch Privatwerften, wie Crighton, Lange und andere. Eingereicht wurden 14 Projekte.

Das Unterseeboot „Minoga" (erbaut auf der Baltischen Werft) hat seine Erprobung mit gutem Erfolg erledigt; es ist lediglich für die engere Küstenverteidigung bestimmt.

— Minenschiffe. Die Minenschiffe „Jenissei" und „Amur" erreichten bei ihrer endgültigen sechsstündigen Abnahmefahrt bei einem Deplacement von 3025 und 3020 Tonnen eine mittlere Geschwindigkeit von 16,95 und 16,91 kn statt der vorgeschriebenen 17 kn bei einem Deplacement von 2500 Tonnen.

— Ausrangierung. Die Torpedoboote „102", „107" bis „118", „121" bis „126", „131" und „132" sowie das Hafenfahrzeug „Fontanka" sind ausrangiert; die Torpedoboote „103" und „104" sind in die Klasse der Depeschenfahrzeuge übergeführt; das Schulschiff „Jewropa" in die Klasse der Transportschiffe; das Schulschiff „Knjas Pojarski" sowie die alten Küstenpanzer „Smertsch" und „Tiphon" rechnen in Zukunft als Hafenschiffe und erhalten anstatt der Namen die Bezeichnung Hafenschiff Nr. „1", „2" und „3".

— Umbenennung. Die Schulschiffe „Kreisser", „Gerzog Edinburgski" und „General-Admiral" haben die Namen „Wolchow", „Onega" und „Narowa" erhalten, ersteres soll als Transportschiff, die beiden letzteren werden als Sperrschiffe verwendet werden.

— Gerichtliches. Das Zivilgericht sprach den Erbauer des Unterseebootes „Drakon", Simon Lake, der wegen der auf dem Boot stattgehabten Explosion und der dadurch erfolgten Tötung von 13 Arbeitern in Anklagezustand versetzt war, frei, da die Katastrophe durch einen unglücklichen Zufall verursacht sei. Gegen das Urteil wurde von den Geschädigten Berufung eingelegt.

— Luftschiffahrt. In den Lehrplan der Ingenieurschule Nikolai I. ist ein Kursus über Luftschiffahrt aufgenommen, um den Marineingenieuren Gelegenheit zu geben, sich über die Weiterentwicklung der Luftschiffe und Flieger zu unterrichten.

— Handelsschiffahrt. Im Ministerium für Handel und Industrie sind zur Zeit folgende Kommissionen in Angelegenheiten der Handelsschiffahrt tätig: 1. Kommission zur Ausarbeitung eines Auswanderungsgesetzes; 2. zur Vorbereitung von Maßregeln zur Förderung des russischen Schiffbaus; 3. zur Ausarbeitung von Regeln für die Besichtigung der Handelsschiffe; 4. zur Durchsicht der von den Reedereien gemachten Vorschläge über die Unterhaltung regelmäßiger Dampfschiffsverbindungen unter russischer Flagge in den südlichen Meeren nach dem 1. Juli 1910; 5. zur Begutachtung der neuen Bestimmungen über die freiwillige Flotte. Ferner beschäftigt sich je eine Kommission mit den Seetransporten des ostasiatischen Krieges und mit der Abfassung von Gesetzesbestimmungen für die Handelsschiffahrt. — Der Handelsschiffahrtsrat beschloß die Vertiefung der Einfahrten zu den Häfen des Schwarzen, Asowschen und Baltischen Meeres auf 30 Fuß (9,14 m).

— Freiwillige Flotte. Das Projekt der Neuorganisation der Freiwilligen Flotte ist vom Handelsminister dem Ministerrat vorgelegt. Die Aufgaben der Freiwilligen Flotte sind in Zukunft rein wirtschaftlicher Natur; die Schiffe werden auch den Handel zwischen nichtrussischen Häfen vermitteln. Ihre Verwaltung soll möglichst der von privaten Unternehmungen angepaßt werden. Die oberste Instanz für diese ist der Handelsminister, der für ihr erfolgreiches Arbeiten verantwortlich ist. Er ernennt den Verwaltungsrat und auf Vorschlag des letzteren den Direktor, bestätigt die Rechnungen und den Etat. Der Verwaltungsrat besteht aus einem Vorsitzenden und drei Mitgliedern. Seine Funktionen entsprechen denen der Verwaltung eines Aktienunternehmens. Als Kontrollbehörde wird ein besonderer Rat gebildet, der aus Mitgliedern des Adels der St. Petersburger und Moskauer Gouvernements sowie Mitgliedern der größeren Börsen und der Gesellschaft zur Förderung der russischen Handelsschiffahrt besteht.

— Flottenspende. Ein Antrag, einen Teil der freiwilligen Spenden zum Aufbau der Flotte (700000 Rubel, die für den Bau eines Unterseebootes bestimmt waren) für den Bau von Luftschiffen zu verwenden, wurde von dem Flottenkomité als unstatthaft abgelehnt. Dagegen soll ein Teil der Restbeträge für Luftschiffahrtszwecke, unter anderem Versuche zur Beobachtung von Unterseebooten von Flugapparaten aus, verausgabt werden. Ferner soll die Erlaubnis zu einer allrussischen Sammlung zum Bau einer Luftflotte, die ausschließlich Marinezwecken zu dienen hätte, erwirkt werden.

⚜

Österreich-Ungarn. Geschwader. Die Eskadre bestehend aus „Erzherzog Karl" ⚑, „Erzherzog Friedrich", „Erzherzog Ferdinand Max", „Kaiser Karl VI", „Pandur", „Krake", „Polyp" und „Phönix", lief Ende Oktober zu einer 2 monatigen Reise nach den Dalmatinischen Gewässern aus, kehrte indessen schon am 7. November nach Pola zurück und übte in der folgenden Zeit auf der Reede von Fasana.

— Stationsschiff in der Levante. Vom 1. Januar 1910 ab wird ein Kleiner Kreuzer — vorläufig ist „Szigetvar" dazu bestimmt — ständig im östlichen Mittelmeer stationiert sein.

— Neubauten. Das Stabilimento tecnico zu Triest hat sich bereits vor einiger Zeit erboten, den Bau von 1 bis 2 der projektierten Linienschiffe schon vor deren Bewilligung durch die Volksvertretung zu beginnen. Die Marineverwaltung hat auf das Angebot nicht eingehen können.

Der Zerstörer „Dinara“ und das Hochseetorpedoboot „Alk“ sind von der Danubius-Werft fertiggestellt worden.

— Dalmatinisch-albanischer Schiffahrtvertrag. Mit dem Österreichischen Lloyd ist ein Vertrag auf folgender Basis abgeschlossen worden: Der Österreichische Lloyd verpflichtet sich, während der Dauer von 15 Jahren, vom 1. Januar 1910 angefangen, folgende Linien regelmäßig zu unterhalten: Triest—Cattaro, Triest—Spizza, Triest—Korfu—Prevesa. Die Zahl der Reisen muß wöchentlich mindestens drei, vom 1. Januar 1912 ab mindestens vier betragen. Sie kann nach Bedarf bis auf sieben gesteigert werden. Die jährliche Vergütung für die vertragsmäßige Ausführung der Fahrten, einschließlich der der Gesellschaft aus der Postbeförderung erwachsenden Aufgaben, beträgt: für die Linie Triest—Cattaro für drei Reisen wöchentlich (ganzjährig) 680 000 Kronen, für die vierte Reise weitere 220 000 Kronen, für die fünfte Reise (ganzjährig) 100 000 Kronen. für die sechste Reise (ganzjährig) 200 000 Kronen, für die siebente Reise gebührt dem Lloyd keine Vergütung. Für die Linie Triest—Spizza 150 000 Kronen, für die Linie Triest—Korfu—Prevesa 270 000 Kronen. Zum Zwecke der Anschaffung der Dampfer für diese Linien gewährt die Staatsverwaltung außer den in früheren Gesetzen vorgesehenen Vorschüssen von 3,6 Mill. Kronen einen weiteren Vorschuß von 1,8 Mill. Kronen. Sämtliche Vorschüsse im Gesamtbetrage von höchstens 5,4 Mill. Kronen sind zinsenfrei in vier Raten in den letzten vier Vertragsjahren zurückzuerstatten.

— Freihafen Antivari. Am 23. Oktober fand die feierliche Eröffnung des Freihafens zu Antivari statt. Der Hafenbetrieb ist auf 60 Jahre an eine italienische Gesellschaft verpachtet, die außer der Errichtung der Hafenbauten auch den Betrieb der kürzlich eröffneten, stark frequentierten Bahn Antivari—Scutarisee besorgt. Alle mit Kapital am Bau der Donau—Adria-Bahn interessierten Nationen haben sich dahin geeinigt, Antivari als den Endpunkt zu bestimmen.

⚜

Schweden. Neubauten. Das auf der Bergsund-Werft in Stockholm gebaute Torpedoboot 1. Klasse „Argo“ hat bei der dreistündigen forcierten Abnahmeprobefahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25,9 kn und eine Höchstleistung von 26,4 kn erreicht.

— Verstellbare Minen. Im Oktober wurde in der Nähe von Finnboda eine neue Mine vorgeführt, deren Vorteil darin bestehen soll, daß sie von Land aus auf elektrischem Wege in jeder beliebigen Höhe eingestellt werden kann. Angeblich hat die russische Regierung nach den Versuchen 200 von diesen Minen bestellt.



Dänemark. Neubauten. Zur Einreichung von Angeboten für den Bau der zwei neuen 200-Tonnen-Torpedoboote (vgl. Novemberheft) sind 18 ausländische Werften aufgefordert worden. Nach Feststellung des Typs und Erteilung des Bauauftrags werden die Pläne von der betreffenden Werft angekauft, um danach auf der Königlichen Werft in Kopenhagen vier weitere Boote zu bauen.

— Handelsflotte. Ende 1908 hatte die dänische Handelsflotte einen Bestand von 3832 registrierten Schiffen und Fahrzeugen über 4 Tonnen mit 518 000 Tonnen Raumgehalt. Davon waren 2497 Segelschiffe (108 000 Tonnen), 690 Motorschiffe (8000 Tonnen) und 645 Dampfer (402 000 Tonnen).

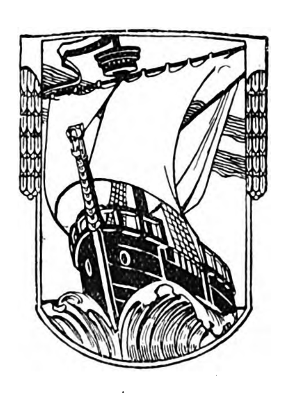
⚜

Brasilien. Die Probefahrten des Linienschiffes „Minas Geraes" hatten folgende Ergebnisse: 8 stündige Volldampffahrt: 21 265 Pferdestärken, 137 Umdrehungen, 20,86 kn, stündlicher Kohlenverbrauch 13,5 Tonnen. — 56 stündige Fahrt mit drei Fünfteln Maschinenkraft: 16 177 Pferdestärken, 128 Umdrehungen, 19,03 kn, stündlicher Kohlenverbrauch 14 Tonnen. — 6 stündige Fahrt mit gemischter Feuerung (Kohle und Heizöl): 10 283 Pferdestärken, 109 Umdrehungen, stündlicher Brennstoffverbraucht 11,5 Tonnen. — Forcierte Fahrt: Durchschnittliche Geschwindigkeit 21,431 kn, Höchstleistung an der Meile bei 26 000 Pferdestärken und 146 Umdrehungen 22,1 kn, stündlicher Kohlenverbrauch 18,5 Tonnen.

Beim Anschießen der Geschütze wurden gefeuert: 36 Schuß mit 30,5 cm-, 42 Schuß mit 12 cm- und 46 Schuß aus den leichteren Geschützen. Mit den 30,5 cm-Geschützen wurden in 1 Minute 10 Sekunden je 2 Schuß erzielt. Die hintereinander stehenden Türme feuerten zugleich nach derselben Seite, ohne daß das Personal des unteren Turmes durch das Feuer des oberen belästigt wurde.

Die Regierung hat sich entschlossen, das dritte Linienschiff des Flottenprogramms nunmehr endgültig in Bau zu geben. Es wird bei Armstrong, Whitworth & Co. auf Stapel gelegt werden und den Namen „Rio de Janeiro" erhalten.

Der siebente der in England bestellten zehn Zerstörer, „Alagoas", erreichte bei der dreistündigen forcierten Abnahmeprobefahrt eine Geschwindigkeit von 27,253 kn.



Verschiedenes.

Der Stand der französischen Neubauten.

Der französische Marine-Etat für 1910 mit seinen Anhängen gibt einen guten Überblick über den augenblicklichen Stand der Neubauten, über ihre voraussichtliche Fertigstellung und über mancherlei Einzelheiten in der Konstruktion der verschiedenen Schiffstypen. Der Gesamteindruck, der sich auf Grund der Angaben des Etats darbietet, ist der, daß die großen Schiffe trotz energischer Förderung ihres Baues durch den neuen Minister nicht unerhebliche Verzögerungen in ihrer Fertigstellung erleiden werden. Als Hauptgrund für die sich stets wiederholenden Bauverzögerungen in der französischen Marine erkennt derjenige, welcher die Vorgänge in dieser Marine aufmerksam verfolgt, unschwer das Fehlen eines Flottengesetzes, das rechtzeitig die erforderlichen Neubauten entsprechend der Leistungsfähigkeit der Finanzen und der Staats- wie Privatwerften auf eine Reihe von Jahren gleichmäßig verteilt und die Hilfsmittel, die für die Ausrüstung und Instandhaltung der Flotte notwendig sind, vor allem die Werften und Waffenfabriken, in einem dem Ausbau der Flotte entsprechenden Maße entwickelt hätte.

Die Notwendigkeit, alle verfügbar zu machenden Mittel für die schleunige Fertigstellung der bereits im Bau befindlichen Schiffe sowie für die Ergänzung lückenhafter Munitionsvorräte und die Vervollkommnung von Werften und Fabriken zu verwenden, hinderte den Minister daran, schon in diesem Etat den Neubau von weiteren großen Schiffen zu fordern.

Die Bautätigkeit im Jahre 1910 ist aus der folgenden Tabelle zu ersehen.

Typ	Zu vollenden auf		Fortzusetzen auf		Zu beginnen auf		Insgesamt
	Staatswerft	Privatwerft	Staatswerft	Privatwerft	Staatswerft	Privatwerft	
Linienschiffe	—	4	2	—	—	—	6
Panzerkreuzer	1	—	1	—	—	—	2
Torpedojäger	—	5	—	8	5	3	21
Torpedoboote	—	—	—	—	—	2	2
Unterseeboote	12	—	14	—	2*)	—	28
	13	9	17	8	7	5	59
	22		25		12		

Der Gesamt-Etat für 1910 weist mit 371,4 Mill. Frcs. (297,12 Mill. ℳ) eine Steigerung um 11 Prozent gegen den Etat von 1909 auf. Von der Gesamtsumme entfallen auf Neubauten einschließlich der Verwaltungskosten (dépenses indivises) 122,957 Mill. Frcs. (98,3656 Mill. ℳ), was gegenüber den Forderungen für Neubauten im Jahre 1909 eine Steigerung um 6 Prozent darstellt. Der Anteil der Neubaukosten an der Gesamtsumme des Etats ist in den letzten Jahren in Frankreich stetig kleiner geworden; er belief sich 1904 auf 36 Prozent, 1907 auf 33 Prozent und 1910 auf 32 Prozent. Von der für Neubauten 1910 vorgesehenen Summe von 122,957 Mill. Frcs. entfallen auf Linienschiffe 79,8 Mill., auf Panzerkreuzer 10,3 Mill., Torpedojäger

*) 2 Boote des Etats 1907 („Q 90" und „Q 91").

14,17 Mill., Unterseeboote 15,06 Mill., und auf Torpedoboote 60000 Frcs. Neu gefordert für 1910 sind nur 10 Torpedofahrzeuge, die insgesamt 22 Mill. Frcs. kosten werden. Der Anteil der Kosten dieses Typs an den Bauausgaben war in Frankreich naturgemäß stets ein bedeutender; er betrug 1907 29,5 Prozent, 1908 29,3 Prozent, 1910 24,5 Prozent.

Von den 6 Linienschiffen des Programms 1906 sollten die auf den Staatswerften zu bauenden, „Danton" und „Mirabeau", nach Angabe des früheren Ministers, M. Thomson, Ende 1910, die übrigen 1911 dienstbereit sein. Nach der dem Etat beigefügten Liste der Neubauten rechnet man zur Zeit mit folgenden Daten:

	Wahrscheinliche Fertigstellung zur Erprobung:	erste Indienststellung:
„Danton" (auf Stapel 9. 1. 08)	letztes Drittel 1911	1912
„Mirabeau" (desgl. 4. 5. 08)	Ende 1911	1912
„Voltaire" (Bauauftrag 26. 12. 06)	Ende Dezember 1910	April 1911
„Diderot" desgl.	desgl.	Mitte 1911
„Condorcet" desgl.	desgl.	Mitte 1911
„Vergniaud" desgl.	desgl.	1911

Berücksichtigt man, daß „Vergniaud" überhaupt noch nicht, die übrigen 3 Schiffe erst 1909 vom Stapel gelaufen sind, so wird man nach den bisherigen Erfahrungen die im Etat angegebenen Fertigstellungsdaten als sehr optimistische Annahmen bezeichnen müssen.

Die Panzerkreuzer „Edgar Quinet" (Etat 1904) und „Waldeck-Rousseau" (Etat 1905), die am 6. November 1905 und am 16. Juni 1906 auf Stapel gelegt wurden, sollen 1910 und 1911 in Dienst stellen.

Nach diesen Angaben des Etats würden die Linienschiffe, vom Datum der Bewilligung gerechnet, eine Bauzeit von 5 bis zu mehr als 6 Jahren, die beiden Panzerkreuzer eine solche von etwa $6^1/_2$ Jahren aufweisen.

Recht groß sind auch die Fristen, die zwischen der Bewilligung und der Fertigstellung der Unterseeboote liegen. Die letzten Boote Typ „Pluviôse des Programms 1905 werden erst 1911, die letzten Boote desselben Typs aus dem Jahre 1906 erst 1912 dienstbereit sein, während die 4 Hochseeversuchsboote des Programms von 1906 bereits 1910 ihre Erprobungen beginnen sollen. Von den 1907 bewilligten Booten „Q 90" bis „Q 99" besagt der Etat, daß die Boote „Q 90" und „Q 91", deren Typ noch nicht genau feststeht, erst 1910 auf Stapel gelegt werden sollen, während die 1908- und 1909-Boote „Q 100" bis „Q 104" sowie „Q 105" bis „Q 110" noch keine Erwähnung finden. Etwas günstiger stellen sich die Bauzeiten der Torpedojäger; die 1906-Boote werden voraussichtlich sämtlich noch 1909, die 1907-Boote zum Teil Ende 1909, zum andern Teil 1910 im Dienst sein. Die sieben 1908-Boote (ex-„M 66" bis „M 72") sollen 1910/11 in die Front treten, so daß die Torpedojäger etwa $3^1/_2$ Jahre im Bau sind, während bei den Unterseebooten teilweise 6 bis 7 Jahre von der Bewilligung bis zur Fertigstellung verstreichen. Die Torpedojäger des Etats 1909 („M 73" bis „M 79") sind noch nicht vergeben. — Bemerkenswert ist, daß der Etat 1910 die Forderung von 2 Torpedobooten („N 22" und „N 23") bringt, nachdem solche 3 Jahre lang nicht mehr auf Stapel gelegt worden sind. Diese Forderung ist auf das persönliche Eingreifen des Marineministers zurückzuführen, der statt der ursprünglich geforderten zehn 750 Tonnen-Boote nur 6 Boote dieses Deplacements, dazu zwei 450 Tonnen-Boote und 2 Torpedoboote zu 200 Tonnen in den Etat 1910 aufnahm. Daß der Etat 1910 Unterseeboote nicht vorsieht, scheint erklärlich, wenn man berücksichtigt, daß von den seit 1905 bewilligten zahlreichen Booten erst wenige erprobt und eine Anzahl noch nicht einmal auf Stapel gelegt sind.

Zum Schluß sei hier noch die Verteilung der im Bau befindlichen Schiffe und Fahrzeuge auf die Staats- und Privatwerften mitgeteilt, wie sie sich aus dem Anhang 6 des Etats ergibt. Es werden gebaut:

1. auf den Staatswerften zu

Cherbourg: Unterseeboote „Q 51“ bis „Q 63“, „Q 70“ bis „Q 74“, „Q 90“ und „Q 91“.
Brest: Linienschiff „Danton“, Panzerkreuzer „Edgar Quinet“.
Lorient: Linienschiff „Mirabeau“, Panzerkreuzer „Waldeck-Rousseau“.
Rochefort: Unterseeboote „Q 75“ bis „Q 82“, „Q 92“ bis „Q 94“.
Toulon: Unterseeboote „Q 83“ bis „Q 89“, „Q 95“ bis „Q 99“, „Monge“, „Ampère“ „Gay-Lussac“.
Noch auf Stapel zu legen: „Q 100“ bis „Q 104“, „Q 105“ bis „Q 110“.

2. von der Privatindustrie:

Société de la Loire: Linienschiff „Condorcet“, Torpedojäger „Mameluck“.
Société de la Méditerranée: Linienschiff „Voltaire“, Torpedojäger „Fantassin“ und „Casque“.
Société de la Gironde: Linienschiff „Vergniaud“, Torpedojäger „Cimeterre“ und „Dague“.
Société de St. Nazaire (Penhoët): Linienschiff „Diderot“, Torpedojäger „Janissaire“.
De la Brosse et Fouché: Torpedojäger „Faulx“ und „Fourche“.
Société Dyle et Bacalan: Torpedojäger „Lansquenet“ und „Boutefeu“.
Normand et Cie.: Torpedojäger „Cavalier“ und „Bouclier“.
Noch nicht vergeben: Torpedojäger „M 73 bis „M 77“, „M 78“ bis „M 87“.

Im Jahre 1910 werden zum ersten Male wieder Torpedofahrzeuge (drei 750 Tonnen- und zwei 450 Tonnen-Boote) auf Staatswerften im Bau gegeben, um der Privatindustrie eine wirksame Konkurrenz zu schaffen. Daß bei der Vergebung auch der nächsten Linienschiffsserie ein von dem bisherigen — je eins bei den beiden Staatswerften und die übrigen bei den vier in Betracht kommenden Privatwerften in Bau zu geben — abweichendes Verfahren beobachtet werden wird, ist wahrscheinlich, nachdem der Bericht der Untersuchungskommission gezeigt hat, in welchem Maße der Staat durch die als Folge des bisherigen Verfahrens sich ergebende Preissteigerung geschädigt worden ist.



Die englische Schiffbauindustrie und ihre Arbeiterverhältnisse.

Die englische Schiffbauindustrie, die bekanntlich in den letzten Jahren enorme Verluste erlitten hat und diese Verluste nicht nur auf den Rückgang der Weltkonjunktur, sondern auch und zwar zum großen Teil auf die fortwährenden umfangreichen Streikbewegungen zurückführt, hat noch im vorigen Jahre Versuche eingeleitet, wenigstens diesen Faktor in Zukunft nach Möglichkeit auszuschalten und dadurch ruhige und stetige Arbeitsverhältnisse innerhalb der Werftbetriebe herbeizuführen.

Der weitgehendste dieser Versuche ist ohne Zweifel der Vorschlag des englischen Großindustriellen Sir Christopher Furneß, der durch Übertragung von Aktien an die Arbeiter das Prinzip verfolgt, diese zu kleinen Kapitalisten zu machen und auf solche Weise eine größere Seßhaftigkeit zu erreichen. Anfang dieses Jahres ist nunmehr von der Irvine's Shipbuilding and Dry Docks Co. Ltd., Westhartlepool, auf die sich die Beteiligungsvorschläge Sir Christophers bezogen, die Ausgabe von zunächst 50 000 sogenannten Angestelltenanteilen im Betrage von je einem Pfund beschlossen worden. Die Gesellschaft hat dabei in bezug auf diese Anteile folgende Bestimmungen aufgestellt:

„Kein Anteil soll ausgegeben werden, ehe nicht sein Wert seitens des betreffenden Angestellten voll abgetragen worden ist. Erwerber der Anteile können nur Angestellte

der Firma werden, auch dürfen die Anteile lediglich mit Genehmigung der Direktion der Gesellschaft weiter veräußert werden. Der Besitz der Anteile gibt nur Anrecht auf Beteiligung an den für die Arbeiteraktionäre einzuberufenden Sitzungen, nicht aber auf Teilnahme und Stimmrecht an den regelmäßigen Aktionärversammlungen der Gesellschaft. Aus den Gewinnen der Werft soll zunächst eine Dividende von 4 Prozent auf das für Angestelltenanteile eingezahlte Kapital, dann eine 5prozentige Dividende auf die gewöhnlichen Aktien zur Verteilung gelangen, während der verbleibende Überschuß gleichmäßig auf beide Klassen von Aktien verteilt werden soll. Es wird sodann ein aus 20 Mitgliedern bestehender „Arbeitsrat" (Works Council) gebildet, dem der Vorsitzende des Direktoriums der Gesellschaft, sowie 9 von der Direktion und 10 durch die Angestelltenaktionäre ernannte Personen angehören. Der Arbeitsrat hat sich mit allen Fragen zu befassen und darüber der Direktion zu berichten, die die Angestellten der Firma als solche und das Verhältnis zwischen Firma und Angestellten betreffen. Derartige Angelegenheiten können ihm von seinen Mitgliedern, dem Direktorium oder jedem Angestellten und schließlich auch von der Trade Union, der ein Arbeiter der Firma angehört, unterbreitet werden. Für den Fall, daß der Arbeitsrat eine schiedsgerichtliche Entscheidung über irgend eine ihm vorgelegte Frage für nötig erachtet, soll diese einem Schiedsgericht unterbreitet werden, das aus drei von den Angestellten gewählten und drei von dem Direktorium ernannten Personen sowie ferner dem rechtsgelehrten Richter des Grafschaftsgerichts von West-Hartlepool als Obmann bestehen soll."

Mit dem 1. April 1909 hat nun die von den Arbeitern vor endgültiger Einführung des vorstehend geschilderten Systems gewünschte zwölfmonatige Probezeit ihren Anfang genommen. Trotz scharfer Verurteilung von seiten einzelner Arbeiterführer, die vor allem gegen eine derartige Beteiligung geltend gemacht haben, daß sie geeignet sei, den Geiz und den Eigennutz des einzelnen Arbeiters wachzurufen und ihn auf diese Weise in Gegensatz zu den Prinzipien des Trade-Unionismus zu bringen, scheint nach den auf der diesjährigen Generalversammlung der Firma von Sir Christopher Furneß gemachten Mitteilungen die Beteiligung der Angestellten der Werft, die sich jeder zur Übernahme von zehn Anteilen verpflichten müssen, bei Nichtbeteiligung während der angegebenen Probezeit aber deswegen nicht entlassen werden dürfen, eine recht lebhafte zu sein. Immerhin muß abgewartet werden, ob das System im Laufe der Zeit tatsächlich den hohen Erwartungen entsprechen wird, die Sir Christopher Furneß daran geknüpft hat, d. h. ob es tatsächlich zur Gesundung der Arbeiterverhältnisse seiner Werft führen wird. Irgend eine Belastungsprobe hat bis heute noch nicht stattgefunden. Für die geschäftliche Seite der gesamten Schiffbauindustrie und vor allem auch der Seeschiffahrt hat die Einführung des Beteiligungssystems jedenfalls ein sehr wenig erfreuliches Resultat gezeitigt. Sir Christopher hat nämlich, um seiner Werft genügend Beschäftigung zu sichern und um weiter einen Vergleich über die Rentabilität seines Beteiligungssystems zu erhalten, nicht weniger als 20 große Dampfer auf Spekulation in Auftrag gegeben. Die so sehnlichst erwartete Gesundung des Seeschiffahrtsgeschäfts und damit auch der Schiffbauindustrie wird durch derartige Spekulationsbauten aber sicher nicht gefördert. Überhaupt besteht die Gefahr, daß ein Unternehmer, der seine Arbeiter aus betriebstechnischen Gründen zu Teilhabern macht, dann auch eine Art Verpflichtung fühlt, seine Angestellten zu beschäftigen, und beim Ausbleiben von Aufträgen zu Spekulationsbauten übergeht, wie es das Beispiel Sir Christophers bereits zu Anfang seines Versuchs gezeigt hat.

In ganz anderen Bahnen mußten sich natürlich bei den übrigen Schiffbaubetrieben die Bestrebungen auf eine Regelung der Arbeiterfragen bewegen. Die großen Werften der Nordostküste Englands, die im vorigen Jahre ganz besonders unter Streik- und sonstigen Arbeiterbewegungen zu leiden hatten, versuchten zunächst eine Verschmelzung sämtlicher Betriebe herbeizuführen, mußten jedoch infolge der Schwierigkeiten, die eine richtige Abschätzung des Wertes der einzelnen Werften, ihrer Beteiligungsziffern und dergleichen

mehr bereitete, von der Durchführung ihres Planes absehen. Sodann wurde, und diesmal mit Erfolg, von der gesamten englischen Schiffbauindustrie der Versuch gemacht, den seit dem Jahre 1898 bestehenden, im Jahre 1907 revidierten Tarifvertrag der Maschinenbauindustrie, der sich bis zum Ausbruch der vorjährigen Kämpfe an der Nordostküste recht gut bewährt hatte, dann aber versagte, da die Arbeiter beschlossen, ihren Vertretern die Generalvollmacht zu entziehen und als letzte Instanz wieder das Gesamtvotum der Arbeiter einzuführen, durch einen neuen zu ersetzen, der derartige Vorkommnisse unmöglich macht, und ihn weiterhin auch auf die übrigen Betriebszweige der Schiffbauindustrie auszudehnen. Der nunmehr zwischen der Vereinigung der Arbeitgeber der Schiffbauindustrie, der mit einer einzigen Ausnahme sämtliche Arbeitgeber der Branche angehören, und 26 an der Schiffbauindustrie beteiligten Trade Unions, in denen alle überhaupt in Betracht kommenden Arbeiterkategorien zusammengefaßt sind, abgeschlossene Vertrag enthält vor allem die überaus wichtige Bestimmung, daß keine Arbeitsniederlegung, weder partieller noch allgemeiner Natur, erfolgen darf, ehe nicht alle vorgesehenen Vermittlungsmöglichkeiten erschöpft sind. Er setzt in dieser Beziehung folgendes fest: Über Lohndifferenzen lokaler Natur sowie sonstige kleinere Streitigkeiten soll zunächst zwischen Arbeitgeber und Angestellten direkt beraten werden. Kommt dabei eine Einigung nicht zustande, so kann ein weiterer Versuch auf einer zu diesem Zwecke einzuberufenden Zusammenkunft zwischen dem Unternehmer und einem offiziellen Delegierten der Arbeiterschaft, mit oder ohne Hinzuziehung von je einem Vertreter der beiderseitigen lokalen Organisationen unternommen werden. Schlägt auch dieses fehl, so müssen der Reihe nach folgende Berufungsinstanzen angerufen wenden:

1. Ein Komitee von drei Arbeitgebern und drei Vertretern der an dem Streitfall beteiligten Trade Unions. Diese sechs Personen dürfen jedoch in keinerlei direkter Verbindung mit dem Werke stehen, auf dem die Differenz entstanden ist.
2. Eine lokale Konferenz zwischen Arbeitgebern und Trade Unions.
3. Eine Zentralkonferenz zwischen dem geschäftsführenden Ausschuß der Arbeitgebervereinigung und Vertretern des oder der an dem Streitfall beteiligten Gewerkvereine. Beide Parteien sollen Exekutivvollmacht besitzen.

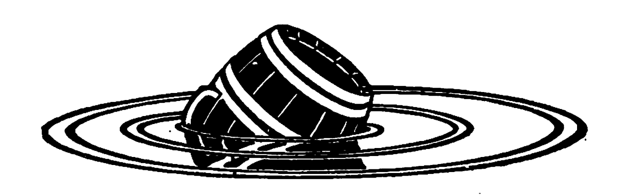
Falls auf diesem langen Instanzenweg eine definitive Einigung nicht erzielt wird, so steht jeder Partei das Recht zu, die Angelegenheit der sogenannten „Großen Konferenz“, die sowohl von den vereinigten Arbeitgebern als auch von den 26 Verbänden der Arbeitnehmer zu beschicken ist, zu unterbreiten; nach der ersten Sitzung ist eine zweite abzuhalten, falls in der ersten kein günstiges Resultat erzielt werden sollte. Lohnveränderungen, die durch die allgemeine Lage der Schiffbauindustrie bedingt werden und die stets in gleicher Höhe und zu gleicher Zeit auf alle an dem Vertrag beteiligten Trade Unions und alle in der Arbeitgebervereinigung zusammengeschlossenen Firmen Anwendung finden sollen, werden direkt der „Großen Konferenz“ unterbreitet, jedoch muß vorher noch eine Aussprache zwischen den beiden beteiligten Faktoren, den Trade Unions und der Arbeitgebervereinigung, stattfinden. Eine solche allgemeine Lohnveränderung, die auf jeweilig 5 Prozent für Stückarbeit und 1 Shilling pro Woche bzw. $1/4$ d per Stunde für Zeit festgesetzt wird, kann frühestens sechs Monate nach der letzten Regelung gefordert werden und tritt sechs Wochen nach Genehmigung durch die „Große Konferenz“ in Kraft. Die Lohnsätze sollen durch diese Bestimmungen stabil gehalten und fortgesetzten Abänderungsbestrebungen, die den Werften bisher vielfach eine genaue Kalkulation erschwert haben, wirksam vorgebeugt werden. Für die Schlichtung der häufigen Streitigkeiten über die Akkordarbeit sind ähnliche Bestimmungen getroffen worden. Der Vertrag ist zunächst auf die Dauer von drei Jahren abgeschlossen worden und soll danach mit einer sechsmonatigen Kündigungsfrist weiterlaufen.

Anschließend an diesen Vertrag haben die Arbeitgeber den Trade Unions neuerdings noch eine weitere Anregung unterbreitet, welche die gerade in der englischen Schiffbauindustrie so überaus häufigen Kompetenzstreitigkeiten zwischen den Mitgliedern

der einzelnen Gewerkvereine und die dadurch hervorgerufenen Betriebsstörungen aus der Welt schaffen soll. Es rivalisieren heute z. B. bei den einzelnen Schiffsarbeiten die Maschinenarbeiter mit den Kesselschmieden, die Kesselschmiede mit den Schiffbauern, diese wieder mit den Tischlern usw., und jeder Gewerkverein besteht darauf, daß bestimmte Arbeiten nur seinen Angehörigen übertragen werden dürfen; da dabei in vielen Fällen eine Einigung nicht erzielt werden konnte, so wurde schließlich von den beiden streitenden Arbeiterkategorien zur Arbeitseinstellung geschritten, und der Arbeitgeber hatte das Nachsehen. Die Unternehmervereinigung hat den Trade Unions nunmehr vorgeschlagen, daß alle derartigen Streitigkeiten einem Komitee von drei Arbeitgebern und drei Vertretern der betroffenen Gewerkvereine unterbreitet werden, dessen jeweilige Entscheidung bindend für beide Teile sein soll. Bis zur Entscheidung des Komitees solle die Ansicht der Firma, in deren Betrieb der Streit entsteht, maßgebend sein. Diese Anregung wird den Mitgliedern der einzelnen Trade Unions demnächst zur Beschlußfassung unterbreitet werden, und bei dem festen Willen der Unternehmer, eine grundsätzliche Regelung in dieser für die Industrie so folgenschweren Frage herbeizuführen, dürfte es wohl in Kürze zu einer Einigung kommen, umsomehr als auch bei vielen der beteiligten Trade Unions der Wunsch nach Ausschaltung dieser dauernden Streitigkeiten besteht.

Wir sehen uns also in der englischen Schiffbauindustrie heute einer ganzen Reihe von Vertragsbestimmungen gegenüber, die, obwohl sie Streiks und Aussperrungen natürlich nicht ganz zu verhindern vermögen, dennoch nach menschlicher Voraussicht wohl geeignet sein dürften, einschränkend auf die Häufigkeit von Arbeitsstreitigkeiten zu wirken. Von besonderer Wichtigkeit in dieser Beziehung ist ohne Zweifel, daß fortan nicht mehr eine einzelne Arbeiterkategorie in der Lage ist, durch Eintreten in einen Streik den ganzen Betrieb lahm zu legen, wie das früher häufig vorgekommen ist, und daß bei allen wichtigeren Fragen der Gesamtheit der am Werftbetriebe beteiligten Gewerkvereine und der Arbeitgeber die endgültige Entscheidung zusteht. Ohne die moralische Unterstützung seiner Berufsgenossen ist heute auch der kapitalkräftigste Arbeitgeber und der stärkste Gewerkverein kaum mehr imstande, einen Arbeitskampf erfolgreich durchzuführen. In dieser Bestimmung liegt wohl bis zu einem gewissen Grade eine Gewähr dafür, daß in der Folge nur in Fragen von höchster Wichtigkeit der folgenschwere Schritt eines Streiks oder einer Aussperrung unternommen wird. Die beteiligten Kreise, Arbeitgeber sowohl wie Arbeitnehmer, — letztere haben durch die großen Kämpfe der vergangenen Jahre und das jetzige Darniederliegen des Schiffbaues ebenfalls gewaltige Verluste erlitten — hoffen jedenfalls, durch das neue Abkommen wieder zu ruhigeren und einträglicheren Verhältnissen zu gelangen. Inwieweit diese zum Teil doch recht weitgehenden Experimente solche Hoffnungen aber zu verwirklichen imstande sein werden, bleibt natürlich abzuwarten.

ol.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung:

Nachtrag zur Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für 1909. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn. Geh. 1,50 *M*, geb. 2 *M*.

Hammermeister: **Praktische Anleitung zur Vorbereitung für den Kommunalverwaltungsdienst.** 4. Aufl. — Berlin, A. W. Hayns Erben. Gebd. 5,50 *M*.

Damboer: **Sammlung von kleineren Übungen und Aufgaben für Gefecht und Felddienst der Infanterie.** — Oldenburg im Gr., Gerhard Stalling. 1,65 *M*.

Boysen: **Die Ausbildung des Infanteristen im Exerzieren, Gefechtsdienst und Schießen.** 4. veränderte Aufl. — Oldenburg i. Gr., Gerhard Stalling. 1,50 *M*.

Boysen: **Gefechtsausbildung des Schützen, der Rotte, Gruppe, des Zuges.** 7. veränderte Aufl. — Oldenburg i. Gr., Gerhard Stalling. 0,35 *M*.

Krafft: **Nachtübungen der Infanterie.** — Oldenburg i. Gr., G. Stalling. 0,80 *M*.

Deutscher Unteroffizier-Kalender. — Taschenbuch für die Unteroffiziere und Unteroffizier-Aspiranten der Armee, Marine und Schutztruppen. — Berlin, Liebelsche Buchhandlung.

Die Beamtenbesoldungen in den mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten-Stellen bei den Reichsbehörden und Königlich Preußischen Staatsbehörden. 3. völlig umgearbeitete Aufl. — Berlin, Liebelsche Buchhandlung.

Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von Alfred Stenzel, weiland Kapitän z. S. à la suite der Marine. Zweiter Teil. Von 400 v. Chr. bis 1600 n. Chr. — Hahnsche Buchhandlung, Hannover und Leipzig. — 15 *M*.

Schon längere Zeit von den Freunden des Seekriegsgeschichtsstudiums erwartet, ist der zweite Teil des Stenzelschen Werkes nunmehr erschienen. Der 296 Seiten umfaßende Text behandelt den langen Zeitraum von 2000 Jahren (400 vor bis 1600 nach Christus). Es ist daher ohne weiteres verständlich, daß Knappheit in der Sprache und Kürze der Fassung geboten waren. Im Interesse dieser Anforderungen sind vielfache Gedankengänge, die zur Erläuterung dienen, im Lapidarstil oder in Parenthese dem Text eingefügt. Diese Form regt beim Studium des Buches zum eigenen Denken in erfreulicher Weise an. Im knappen Rahmen einer Bücherbesprechung läßt sich ein Standardbuch, wie dieses, nicht genügend würdigen. Eine ausführlichere Besprechung sei daher vorbehalten. Es ist vielfach in herzerfreuender Frische geschrieben und wird jedem etwas bringen, der es aufmerksam durchstudiert. Der Band ist gerade zur rechten Zeit im Buchhandel erschienen, um als Weihnachtsgabe Verwendung zu finden, er wird für jeden vorwärtsstrebenden Seeoffizier ein willkommenes Geschenk sein. Aus dem reichen Inhalt sei besonders auch auf die Schlußbetrachtungen über die punischen Kriege hingewiesen. Sie bilden für den, der Mommsen gelesen hat, eine wertvolle für alle Zeiten und Verhältnisse — auch für die unseren — passende, von einem hervorragenden Fachmann geschriebene Nutzanwendung für die Praxis des Lebens und des Berufes. Die Herausgabe des Werkes des verstorbenen Autors hat

an Stelle des Konteradmiral Plüddemann der Vizeadmiral Kirchhoff dankenswerter Weise und zwar unter Mitwirkung des Admiralstabes der Marine übernommen. Die wertvollen kartographischen Beilagen sind in den Bureaus dieser Behörde gefertigt. Dem Buche ist ein Sachregister, für den I. und II. Teil gültig, angefügt.

Das Erscheinen der noch fehlenden Bände III bis V ist bis zum Herbst 1911 in Aussicht genommen. Admiral Kirchhoff will sich der lohnenden Aufgabe, sie nach den Aufzeichnungen des Verfassers herauszugeben, auch ferner unterziehen. Er will damit seinem verehrten Lehrer ein literarisches Denkmal „aere perennius" setzen helfen. Alle diejenigen, die an dieser Aufgabe mithelfen, verdienen sich den Dank der Leser, die nicht nur innerhalb des Seeoffizierkorps zu suchen sein werden. Hg.

The Navy League Annual 1909/10. — London, John Murray. — Preis 2 sh 6 d.

Im 3. Jahrgange erschien am Jahrestage der Trafalgar-Schlacht das von Alan H. Burgoyne herausgegebene Jahrbuch des englischen Flotten-Vereins, diesmal bei John Murray. Wie gleich vorausgeschickt sei, hat das Buch mit dem Verlagswechsel an äußerer und innerer Ausstattung entschieden noch gewonnen. Der Herausgeber, der den ersten Teil, die Übersicht über die Entwicklung der Marinen selbst verfaßt und hierin eine sorgfältige Sammlung aller bekannt gewordenen Nachrichten geliefert hat, läßt in dem zweiten Teil auch eine Anzahl ausländischer Mitarbeiter zu Worte kommen. So bringt er einen äußerst klaren und freimütigen Artikel von Graf. E. Reventlow über die deutsche Marinepolitik, dessen Aufnahme zeigt, daß das Bestreben vorlag, sich von chauvinistischen Tendenzen frei zu halten. Auch im übrigen ist anzuerkennen, daß das Buch durchweg sachlich gehalten ist. Der bekannte Konstrukteur Laubeuf schreibt über die Entwicklung der Unterseeboote; M. Loir weist auf die Notwendigkeit des Baues von Linienschiffen für die französische Marine hin, und ein etwas eigenartiger Artikel von Satori Kato hat die Vorherrschaft im Stillen Ozean zum Gegenstand. Mit der deutschen Marine beschäftigt sich außer der Jahresübersicht des Herausgebers noch ein Aufsatz von H. Bywater über das Personal, der dem deutschen Leser wahrscheinlich manches Kopfschütteln abnötigen wird. Der dritte Teil enthält Schiffslisten und Tabellen, von denen einige, die die Entwicklung der verschiedenen Schiffstypen darstellen, besonders interessant sind. W.

Ullsteins Weltgeschichte. In Verbindung mit 28 Universitäts-Professoren herausgegeben von Professor Dr. J. v. Pflugk-Harttung. — 6 Bände je 20 *M.*

Rechtzeitig für den Weihnachtstisch erschien in Ullsteins Verlag in Berlin ein neuer Band der von uns von Anfang an verfolgten prächtigen Weltgeschichte. Der neue Band, der vorletzte nach der Reihenfolge des Erscheinens, der erste innerhalb des Gesamtwerks, ist der Geschichte des Altertums gewidmet, mit dessen Namen und Jahreszahlen wir in der Schule zum Überfluß geplagt wurden und von dem wir doch ach so wenig gelernt hatten. Wir werden für den hier vorliegenden Zweck dem Werke am besten durch die Aufzählung seines Inhalts gerecht. Der Band bietet aus der Feder von Professor Walther-Halle: die Vorzeit der Erde; von Haeckel-Jena: die Entwicklungsgeschichte des Menschen; von Luschan-Berlin: Rassen und Völker; von Hoernes-Wien: die Anfänge menschlicher Kultur. Die Griechen bis zu Alexander d. Gr. behandelt J. Beloch-Rom, die hellenischen Staaten und die römische Republik Neumann-Straßburg und endlich die römische Kaiserzeit und den Untergang der antiken Welt v. Poehlmann-München. Müssen wir wie immer bei den Ullsteinschen Bänden auch jetzt wieder den prächtigen Bilderschmuck als das Beste an dem Buche bezeichnen, so möchten wir das als eine besondere Anerkennung aufgefaßt wissen. In unserer, ihrer hohen Kultur frohen Zeit ist schon die Jugend überlastet; wer heute Jemanden veranlassen will, sich mit einem so starken Bande zu beschäftigen, muß ihm

neben dem Text auch sehr gute Bilder liefern, die ihm das Nachschlagen erleichtern, und durch die er von selbst zum tieferen Eindringen veranlaßt wird. Hätte man uns, als wir jung waren, solche Bücher in die Hand gegeben, so wären uns Alexander, Miltiades, Caesar und Cicero nicht so unbehagliche Erinnerungen, denn die Bilder hätten uns in ihre Zeit, in ihren Lebenskreis versetzt, und das wäre uns sehr viel wertvoller gewesen, als Jahreszahlen, die uns noch nach Jahren bei dem bekannten Traum von Abiturientenexamen ängstigen. Uns dünkt das Ullsteinsche Werk gerade mit seinen Bildern eine buchhändlerische Tat, der wir den vollsten Erfolg wünschen.

Kriegsgeschichte Deutschlands im 19. Jahrhundert. Von Generaloberst Frhr. v. der Goltz. 1. Teil: Im Zeitalter Napoleons. — Berlin 1910. Georg Bondi. — 10 *M.*

Der vorliegende Band bildet einen Teil des großen Sammelwerkes „Das 19. Jahrhundert in Deutschlands Entwicklung". Die kriegsgeschichtliche Bearbeitung dieses Zeitalters konnte wohl keinem Kompetenteren zufallen als dem Verfasser, der eine bedeutende Sachkenntnis mit einer außerordentlichen Gabe der Darstellung vereinigt; er zählt zu den ersten Militärschriftstellern. Auch der vorliegende Band zeigt alle Vorzüge der früheren Veröffentlichungen desselben Verfassers, große Klarheit, Anschaulichkeit, Übersichtlichkeit, frische und lebendige Darstellung, Geist und Urteil. Vor allem ist die durchaus volkstümliche Behandlung hervorzuheben, die das Buch für jeden wertvoll macht, während auch dem Fachmann die klare Übersicht willkommen sein wird.

Der vorliegende Band behandelt, ausgehend von dem Zusammenbruch von 1806, die Wiedererhebung und die Befreiungskriege. Der 2. Band soll die Kriege im Zeitalter Wilhelms I. behandeln. Die beigegebenen Skizzen sind ausreichend, eine etwas reichere Ausstattung in dieser Beziehung würde dem klassischen Werke bei einer zweiten Auflage noch zu wünschen sein.

Allgemeine Geschichte der Handfeuerwaffen. Von Dr. Günther. Mit 123 Abbildungen. — Leipzig 1909. Ambr. Barth. — Gebunden 4 *M.*

Das Buch bildet einen Band der von Prof. Dr. Weinstein herausgegebenen Sammlung „Wissen und Können". Vor allem ist die Entwicklungsgeschichte eingehend, klar und übersichtlich behandelt, die modernen Waffen dagegen sind nur kürzer besprochen, auch die schwebenden Fragen nur angedeutet, weil, wie der Verfasser sagt, dies in den heutigen Waffenlehren ausführlich zu finden sei. Den angegebenen Zweck erfüllt das Buch vollkommen, die beigegebenen Abbildungen sind recht klar und anschaulich.

Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte. Von Hans Delbrück. 2. Teil: Die Germanen. Zweite Auflage. — Berlin 1909. Georg Stilke.

Der 2. Band des in seiner Bedeutung allgemein anerkannten und für jeden, der sich mit der historischen Entwicklung der Kriegskunst befaßt, unentbehrlichen Werkes ist in neuer Auflage erschienen. Er behandelt den Kampf der Römer und Germanen, die Völkerwanderung, das Heerwesen Justinians und den Übergang ins Mittelalter.

Die Verteidigung von Port Arthur. Von v. Schwarz und Romanowski, Kaiserl. Russische Oberstleutnants. Einzige autorisierte deutsche Ausgabe von Ullrich, Oberleutnant der Landwehr. Band 1: Der Feldkrieg. — Berlin 1910. R. Siegismund. — Preis 10 *M.*

Ein hervorragendes Quellenwerk wird in dem vorliegenden Buch geboten. Der russische Oberstleutnant v. Schwarz war selbst Ingenieuroffizier in der Festung vor und während des Krieges und hat für seine Bearbeitung der Geschichte der Belagerung über das offizielle russische Material verfügen können. Eine deutsche Bearbeitung dieses Werkes ist daher äußerst dankenswert. Der 1. Band entwirft ein Bild des Zustandes der Festung

sowie ihrer Armierung und behandelt dann den Feldkrieg vom Februar bis zur Räumung der Wolfsberge Ende Juli. Es handelt sich in dieser Zeit — abgesehen vom Kampf um die Vorherrschaft zur See — um die vorgeschobenen Stellungen des Kwantunggebietes. Nach der Einnahme der Wolfsberge durch die Japaner begann erst der eigentliche Kampf um die Festung, der noch fünf Monate dauern sollte. Ein endgültiges Urteil über das Werk kann somit erst nach Erscheinen des 2. Bandes abgegeben werden.

Stavenhagen, W. (Hauptmann): **Die Küstenbefestigungen der außerdeutschen Seemächte.** Für Offiziere aller Waffen des Heeres, der Marine und der Schutztruppen. Mit 7 Abbildungen im Text und auf 2 Tafeln. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Hauptmann Stavenhagen gibt einen Überblick über die Küstenbefestigungen der europäischen und außereuropäischen fremden Mächte, und zwar sowohl hinsichtlich ihres Bestandes wie ihrer fortifikatorischen Formen, ihrer Geschützausrüstung und der vorhandenen Annäherungshindernisse. Außerdem werden der Leitung in Heer und Flotte einige orientierende Worte gewidmet. Indem sich der Verfasser auf die Tatsachen beschränkt und möglichst die Kritik vermeidet, bot er dem im Titel genannten Leserkreis ein gewiß sehr willkommenes Hilfsmittel für ihre allgemeine Information wie auch für das Studium. Das Buch wird aber auch in Laienkreisen als Ergänzung zu Weyers Taschenbuch freundliche Aufnahme finden.

Handbuch der Taktik. Von Major Immanuel. Zweite, völlig neu bearbeitete Auflage. Zwei Bände. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 13,50 *M*.

Das Werk verdient volle Anerkennung. Es fehlte an einem übersichtlichen Handbuch der Taktik, da das bekannte Balcksche Werk allzu umfangreich ist. Das vorliegende Handbuch vermeidet diese Klippe, gibt ein erschöpfendes Bild der modernen Taktik unter Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung und enthält zugleich eine Darstellung der taktischen Verhältnisse in den wichtigeren fremden Armeen. Das Werk muß warm empfohlen werden.

Die Heerführung Napoleons in ihrer Bedeutung für unsere Zeit. Von Oberst Frhr. v. Freytag-Loringhoven. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 14 *M*.

Das hervorragende Werk verdient allgemeine Aufmerksamkeit. Napoleons Kriegführung beruht nicht, wie vielfach behauptet wird, auf einem bestimmten, in einem Gegensatz zum Moltkeschen Verfahren stehenden System der Vereinigung vor der Schlacht, des Vorgehens in Masse, der Ausnutzung der inneren Linie u. dgl. Beide, Napoleon wie Moltke, handelten vielmehr nach Umständen, für beide war die Strategie ein System der Aushilfen. Daher ist in operativer Beziehung die Napoleonische Kriegsperiode noch immer eine unerschöpfliche Quelle der Belehrung. Der Verfasser entwickelt dies im einzelnen in lehrreicher Weise und knüpft daran eine Fülle geistreicher und interessanter Betrachtungen in bezug auf die heutigen Verhältnisse.

Sind wir kriegsfertig? Von Major Hoppenstedt. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 4 *M*.

In einer Reihe von mehr oder weniger lose aneinander gereihten Aufsätzen entwickelt der bekannte Verfasser eine Fülle von anregenden Gedanken über die heutige Taktik und Truppenausbildung, die aus der Praxis, aber auch aus der Kriegsgeschichte geschöpft sind und volle Beachtung verdienen. Sie werden gewiß ihren Zweck erfüllen, nämlich ein Stillstehen und Rasten in der Armee zu verhindern und dem stetigen Fortschritte die Wege zu ebnen.

Truppenführung. Ein Handbuch zum Selbststudium der angewandten Taktik in einer Stufenfolge von Aufgaben für Offiziere aller Waffen. Von Oberstleutnant v. Altrock. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 8 M.

Ein ganz vortreffliches Buch, das gerade zur jetzigen Zeit dem jüngeren Offizier unentbehrlich ist, der sich nach dem Erscheinen so vieler neuen Reglements sowie auf Grund der gesteigerten Hilfsmittel der Technik auf dem Gebiet der Truppenführung orientieren will. Weit nützlicher als die Theorie allein wird ihm hierbei die Lösung der vorliegenden Aufgaben sein, die vortrefflich angelegt und durchgeführt sind.

Major Hoppenstedts „Schlacht der Zukunft" — siehe „Marine-Rundschau", 1907, S. 127 — ist in zweiter Auflage erschienen, die der „Veränderlichkeit der Kriegskunst" entsprechend in mehrfacher Beziehung Abänderungen und Ergänzungen gegen die erste Auflage bringt. Der Raum nötigt uns zur Beschränkung auf diesen Hinweis. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. Preis 4 M, gebunden 5 M.

Der Fechtlehrer. Ein Lehrgang für das Gewehrfechten der Infanterie. Von Oberleutnant Müller. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 0,35 M.

Eine recht praktische Zusammenstellung des Lehrganges nach Wochenzetteln für Fechtlehrer, die nicht auf der Turnanstalt ausgebildet sind.

Tagebuch eines Generalstabsoffiziers während des russisch-japanischen Krieges. Von Generalleutnant Hamilton. Autorisierte deutsche Bearbeitung von Major v. Heydebreck und Hauptmann Schröder. — Berlin 1910. Karl Siegesmund. — 14 M.

Es ist mit großer Freude zu begrüßen, daß zwei Offiziere des Großen Generalstabes das bedeutende Werk des Generals Hamilton, das wir schon bei seinem Erscheinen besprachen („Marine-Rundschau" 1906, Seite 235), durch die Übersetzung einem weiteren Leserkreise zugänglich gemacht haben. Der Generalleutnant Hamilton zählt zu den bedeutendsten englischen Führern, besitzt eine reiche Kriegserfahrung, eine scharfe Beobachtungsgabe und ein treffendes Urteil. Die zahlreichen Betrachtungen allgemeineren Inhalts, die er an seine Darstellung anknüpft, verdienen besondere Beachtung. Er machte den größten Teil des Feldzuges in der Mandschurei, insbesondere die Schlachten bei Liaoyang und am Schaho, im Stabe der I. japanischen Armee mit. Seine Berichte sind unmittelbar während der Ereignisse niedergeschrieben und zeichnen sich daher durch Frische und Ursprünglichkeit aus. Der Verfasser beabsichtigt keineswegs, eine nachträglich zurechtgemachte, fortlaufende und umfassende Darstellung des Feldzugs zu geben. Es sind Einzelbeobachtungen, die er bietet; sie erstrecken sich sowohl auf die Armeeführung und die Verhältnisse in einem Armeestabe wie auch auf die Truppenführung bis hinab auf die ungemein fesselnde Darstellung des Nah- und Bajonettkampfes. Wir halten das Buch für eins der lehrreichsten und anregendsten, die über den modernen Krieg geschrieben worden sind, und empfehlen es aufs wärmste jedem Soldaten. Die Übersetzung ist vorzüglich.

Ins innerste Afrika. Von Adolf Friedrich Herzog zu Mecklenburg. Bericht über den Verlauf der deutschen Zentral-Afrika-Expedition 1907 bis 1908. — Leipzig 1909. Verlag von Klinckhardt & Biermann. — Preis 15 M. geb.; auch in 28 Lieferungen à 0,50 Pf.

Auf seiner ersten Reise nach Afrika im Jahre 1902 lernte der fürstliche Verfasser die Reize des afrikanischen Zelt- und Lagerlebens kennen, hieraus erwuchs allmählich der Plan, in einer großzügig angelegten Expedition „den weißen Fleck" im innersten Afrika zu erforschen und diese Teile des deutschen Schutzgebietes nach allen

in Betracht kommenden Richtungen festzulegen und bekannt zu machen. Ein Stab von Gelehrten und eine Askaritruppe bildeten die Begleiter, mit ihnen zog eine Trägerkarawane von 700 Mann in das unbekannte Land, zu deren Versorgung noch weitere Kolonnen den erforderlichen Nachschub nach den Etappen bis schließlich in den Kongostaat beförderten. In höchst anziehender Weise werden in dem 476 Seiten starken Buch die Erlebnisse und Ergebnisse der Forschungsreise geschildert, die sich auf das Gebiet vom Viktoriasee bis zur Ostgrenze des Schutzgebietes und in der Richtung Nordsüd vom Albertsee die Küste des Tanganjika entlang erstrecken. Ein überaus reichhaltiger Bilderschmuck, der zum größten Teil völlig neuartiges insbesondere in antropologischer Richtung bietet, ist dem Buche beigegeben, das sich in der Art seiner Darstellung wie in seiner Ausstattung in hervorragender Weise zu Geschenkzwecken eignen würde.

Im malaiischen Urwald und Zinngebirge. Von Dr. Wilhelm Wolff. — Verlag von Alfred Schall. Verein der Bücherfreunde. — 5 *M.*

Verfasser weilte im Auftrage eines deutschen Handelshauses im Jahre 1907/08 im malaiischen Urwald, um dort die Abbauwürdigkeit einiger Zinnerzlager zu untersuchen. Er schildert die Ausreise zu Wasser und zu Lande, den Aufenthalt in dem majestätischen und alle Spuren menschlicher Arbeit schnell wieder überwuchernden Urwald, sodann seine mühevolle Arbeit und die Gehilfen, die ihm dabei zur Seite standen. So kommt, da der Verfasser ein tiefes Empfinden hat für die Schönheiten der ihn umgebenden Natur und für die guten Seiten der mit ihm schaffenden einfachen Naturkinder, ein überaus liebenswürdiges und lesenswertes Buch zustande, dem man gern einige Stunden der Muße widmet. Das Werk würde eine ansprechende Lektüre für die Schiffsjungen bilden.

Schwabe, Kurd (Major): **Im deutschen Diamantenlande.** Deutsch-Südwestafrika von der Errichtung der deutschen Herrschaft bis zur Gegenwart. Mit zahlreichen Abbildungen und Skizzen und einer Karte in Steindruck. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — Gebunden 10 *M.*

Major Schwabe, der seine Feder wie seinen Degen Jahre lang in den Dienst unserer kolonialen Entwicklung und insbesondere unseres südwestafrikanischen Schutzgebietes stellte, hat die Summe seiner Erfahrungen noch einmal in dem oben bezeichneten Buche zusammengefaßt. Ganz besonders wertvoll sind die Kapitel, die dem Wiederaufbau des Zerstörten nach dem langen, schweren Kampfe gegen die Hereros und Hottentotten gewidmet sind. Unmittelbar interessiert den Berichterstatter die Darstellung von der Tätigkeit Paul Rohrbachs bezüglich der Untersuchung der durch den Krieg dem Schutzgebiet zugefügten Schäden und bezüglich der Maßnahmen für ihren Ersatz und die Sicherung der Lebensbedingungen der alten wie der neu in das Land zu ziehenden Ansiedler. Ebenso wertvoll ist die von jedem zu weit gehenden Optimismus sich fern haltende Schilderung der Aussichten des Bergbaues und ganz besonders der Ausbeute der Diamantenschätze. Das mit zahlreichen, zum Teil bisher unbekannten Abbildungen ausgestattete Werk bildet eine durchaus bedeutsame Ergänzung unserer Kolonialliteratur. Das sehr eingehende Personen- und Sachregister macht das Buch namentlich auch zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Deutsch-chinesische Studien. Von Paul Rohrbach. — Berlin 1909. Verlag von Georg Stilke.

Die vorbenannte Arbeit Rohrbachs bildet einen ergänzten und vervollständigten Sonderabdruck aus den „Preußischen Jahrbüchern". Er schildert darin die Schwierigkeit unserer Situation, weil dem Chinesentum die Kenntnis europäischer Kultur und westländischer Macht zunächst durch englische Kanäle vermittelt wurde und weil diese Quellen sich bemühten, die Verhältnisse Deutschlands und seine politischen Absichten in möglichst verzerrtem Bilde darzustellen. So erfordert es für uns mühsame, nachhaltige Arbeit

und größte Anpassungsfähigkeit sowie insbesondere ein loyales planmäßiges Zusammenarbeiten mit den Chinesen, wenn wir auf diesem Boden, und namentlich im Hinterlande von Tsingtau, Erfolge erzielen und die Früchte unserer Mühen ernten wollen. Dazu gehört auch das Zugeständnis, daß die Tsingtauer Geschäftswelt sich nicht in jeder Beziehung auf dem rechten Wege befindet, und die Zurückstellung des Verlangens, daß der Stützpunkt in Ostasien sich womöglich jetzt schon selbst erhalten und auf Zuschüsse der Heimat verzichten soll. Wie alle Arbeiten Rohrbachs ist auch diese in ihrer kühlen Objektivität ungemein einleuchtend und zur Gewinnung eines richtigen Standpunktes zu dieser bedeutungsvollen Frage ganz besonders geeignet.

In Brasilien. Von Kapitän Dr. W. Vallentin. 255 Seiten, 49 Illustrationen. — Hermann Paetel, Berlin. — Preis broschiert 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Aus der Feder des früheren Burenkapitäns Dr. W. Vallentin stammt eine ganze Reihe von Schriften, die sich mit Süd- und Mittelamerika beschäftigen. Leider sind sie ihrer Zeit nicht zu unserer Kenntnis gelangt. Das vorbenannte Buch behandelt seinen Gegenstand in Form einer Reiseschilderung, indem es überall den gegenwärtigen Stand der deutschen Betätigung und die Möglichkeit von deren Ausbreitung erörtert. Ausdauernde Arbeit findet in Brasilien überall ihren vollen Lohn, und es ist erfreulich zu sehen, wie die deutschen Brasilianer bei aller Anhänglichkeit und Dankbarkeit gegen ihr neues Vaterland doch im Herzen treue Deutsche bleiben, und nicht, wie leider so vielfach in Europa und anderwärts in fremdem Volkstum untergehen. Dr. Vallentins Werk ergänzt in interessanter Weise das Buch von Dittmann: „Brasiliens Aufschwung in deutscher Beleuchtung" („Marine-Rundschau", 1908, S. 955). Beide verdienen eingehendste Beachtung.

Siösteen: **Das moderne Belgien.** Sechs Lieferungen von je 64 bis 80 Seiten à 1,75 *M* oder als Gesamtausgabe broschiert 10 *M*, gebunden 11 *M*. Mit mehr als 150 Abbildungen. — Hermann Paetel, Berlin.

Das moderne Belgien ist ein Land der eigenartigsten Gegensätze besonders auf sozialem Gebiet. Dies wird in dem mit mustergültigen Abbildungen ausgestatteten Werke Siösteens mit höchster Anschaulichkeit vorgeführt und macht dessen Lektüre zu einer gleichzeitig fesselnden und belehrenden Beschäftigung. Unerfreulich ist das Kapitel, das von König Leopold handelt. Die Hinzufügung noch einer neuen häßlichen Version zu den vielen vorhandenen, die die Tragödie des Kronprinzen Rudolf von Österreich umspinnen, hätten wir gern missen mögen.

W. P. Wassiljew: **Die Erschließung Chinas.** Deutsche Bearbeitung von Dr. Rudolf Stübe. Mit Beiträgen von Professor Dr. A. Conrady und zwei Karten. — Leipzig 1909. Theodor Weicher. — Preis 6 *M*, gebunden 7,20 *M*.

Wassili Pawlowitsch Wassiljew ist im Jahre 1900 gestorben. Die in dem vorbenannten Buche zusammengefaßten Arbeiten sind sämtlich schon in russischen Zeitschriften abgedruckt gewesen, ehe sie in Petersburg im Jahre 1900 in russischer Sprache als Buch erschienen. Insofern hat zunächst an keine dieser Betrachtungen mehr die durch den russisch-japanischen Krieg geschaffene Kritik angelegt werden können, sie geben vielmehr alles von ganz speziell russischem Standpunkt, und vieles mag, auch abgesehen davon, als verfehlt und nicht haltbar zu bezeichnen sein. Trotzdem geben die Ausführungen eines in seiner Heimat hochberühmten Gelehrten, der seine Kenntnis Chinas einem zehnjährigen Aufenthalt in Peking verdankt, noch heut ein so überaus lebensvolles und innerlich wahres Bild von dem, was sich den Augen des Beschauers vor nunmehr fünfzig Jahren darbot, daß dieses Werk als äußerst wertvoll für das Verständnis der chinesischen Dinge und für die heut sich vollziehende Entwicklung bezeichnet werden muß. Das Buch umfaßt folgende Kapitel: Erinnerungen an Peking. Der Fortschritt in China

Die Erschließung Chinas. Der Mohammedanismus in China. — Die Erörterung der Folgen für die übrige Kulturwelt, wenn der Islam in China die Oberhand gewönne. — Ferner: Russisch-chinesische Staatsverträge. Die Beiträge des Professors Conrady geben Erläuterungen und Anmerkungen zu dem Texte Wassiljews. Wer sich eingehend über chinesische Zustände und insbesondere über das Verhältnis Rußlands zu China informieren will, wird an dem vorbezeichneten Buche nicht vorübergehen dürfen. Besonderes Interesse bieten die Betrachtungen über die Möglichkeit, daß sich China zu Wasser und zu Lande nach modernen Grundsätzen wehrhaft mache. Wassiljew kommt damit zu ähnlichen Ergebnissen wie Pène-Siefert: „Jaunes et Blancs en Chine" („Marine-Rundschau", 1902, S. 746), daß die Folgen des Übergangs zu der bis dahin in China verachteten Kunst des Waffenhandwerks für die weiße Rasse höchst gefährlich werden könnten.

v. Müller, H. (Generalleutnant z. D.): **Kriegerisches und Friedliches aus den Feldzügen 1864, 1866 und 1870/1871.** Aus dem Nachlaß herausgegeben von der Familie. Mit 2 Karten, 4 Skizzen im Text und 8 Abbildungen auf Tafeln. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Die Lebenserinnerungen des Generals v. Müller führen uns in überaus anschaulicher und ansprechender Weise in die großen Ereignisse der Kriege, in denen Deutschlands Einheit geschmiedet wurde. 1864 kommandierte er eine Batterie, die den Sturm auf Düppel vorbereiten half. 1866 zog er mit einer Munitionskolonne bis dicht vor Wien, ohne an den Feind, zugleich aber auch ohne mit dem schlimmeren Feinde, der Cholera, in Berührung zu kommen. 1870 erwarb er sich durch seine Tätigkeit vor Straßburg das Eiserne Kreuz, um dann an der Beschießung von Paris an leitender Stelle teilzunehmen. Interessant ist eine Bemerkung v. Müllers zu den Memoiren des Fürsten Hohenlohe-Ingelfingen — siehe „Rundschau" 1907, Seite 134 — sie zeigt, daß solche persönlichen Aufzeichnungen zwar keine kritische Geschichte bilden, ohne daß indessen hierdurch unserer Ansicht nach der Wert dieser Veröffentlichungen wesentlich beeinträchtigt wird. Auch die Erinnerungen des Generals v. Müller erachten wir als eine wertvolle Bereicherung unserer Memoirenliteratur wie auch der Detailgeschichte unserer drei letzten Kriege.

Napoleon der Erste. Eine Schilderung des Mannes und seiner Welt. Von Oskar Klein-Hattingen. 6. bis 9. Teil. — Berlin 1910. Dümmler.

Mit dem vorliegenden Band ist das beim Erscheinen der früheren Lieferungen bereits mehrfach besprochene Werk zum Abschluß gebracht. Durch die Frische der Darstellung, durch die lebendige Schilderung nicht nur der Persönlichkeit Napoleons, sondern der gesamten Zustände dieser gärenden Zeit wird es sich sicher allgemeine Anerkennung erwerben. In militärischer Beziehung stützt sich der Verfasser geschickt auf die besten Quellen und zeigt dabei wiederholt ein auffallend gutes Urteil.

Aus der Umgebung Bonapartes. Tagebuch des Grafen P. L. Röderer, Ministers und Staatsrats unter Napoleon I. Autorisierte Übersetzung aus dem Französischen von General der Infanterie v. Pfaff. — Berlin. Karl Siegismund. — Preis 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Graf Röderer, ein Mitglied des Metzer Parlaments, wurde durch Talleyrand in die Umgebung Bonapartes gezogen und wurde in der Folge einer seiner vertrautesten Berater. Seine täglichen, häufig in Dialogform gekleideten Aufzeichnungen zeigen uns den ersten Konsul und späteren Kaiser nicht so sehr als Feldherrn, denn als Verwaltungsmann, der sich bestrebt, das von ihm begründete Reich auch innerlich auszugestalten, vorwärts zu bringen und in seinen staatsrechtlichen Formen zu festigen. Zielbewußt strebte Napoleon, gegen sich selber schonungslos und die Kräfte seiner Berater aufs äußerste aus-

nutzend, von Anfang an auf die Errichtung des Kaiserreiches in erblicher Thronfolge. Aus diesem Gesichtspunkt sind auch die in dem Buche eingehend erörterten Beziehungen zu Bonapartes Familie zu würdigen. Das Buch wird dadurch um so wertvoller, daß Graf Röderer trotz der engen Beziehungen zu Napoleon offenbar seine eigene Meinung behielt und kein Hofmann wurde. General v. Pfaff hat sich durch die Übersetzung ein dankenswertes Verdienst um die Bereicherung der Literatur der Napoleonischen Zeit erworben.

Briefe Napoleons des Ersten. Auswahl aus der gesamten Korrespondenz. Herausgegeben von Kircheisen. 2. Band. — Stuttgart 1910. Robert Lutz. — 5,50 *M.*

Der 1. Band ist bereits seinerzeit besprochen. Es handelt sich um eine Auswahl und um eine Übersetzung. Die Auswahl ist gut getroffen, sie dient nicht nur militärischen Zwecken, sondern soll die ungemeine Vielseitigkeit Napoleons zum Ausdruck bringen und einen Einblick in sein ganzes Denken und Empfinden gestatten. Das gut ausgestattete Werk erfüllt diesen Zweck in vortrefflicher Weise. Der vorliegende Band umfaßt die Zeit von 1801 bis 1808. Ein dritter Band soll das Werk zum Abschluß bringen.

Sophie Schwerin. Ein Lebensbild von Amalie v. Romberg. — Erschienen bei Fritz Eckardt, Verlag. Leipzig 1909. — Broschiert 12 *M.*, gebunden 13,50 *M.*

Der vorbenannte, mit einem Bildnis der Gräfin Schwerin geschmückte Band bildet den ersten Teil des Neudrucks eines wenig bekannt gewordenen Memoirenwerkes, dessen neue Herausgabe durch den Werdandi-Bund veranlaßt ist. Der Gatte der Gräfin Schwerin, Oberst und Brigadekommandeur, fiel am 18. Juni 1815 bei Waterloo. Seine Witwe überlebte ihn fast 50 Jahre. In dem Buche, das bis zum Tode des Grafen Schwerin reicht, finden wir ein überaus lebensvolles Gemälde der schweren und großen Zeit, die nun hundert Jahre hinter uns liegt. Wir halten uns verpflichtet, seine Lektüre jedem, der es ernst mit seiner Aufgabe gegenüber der Gesamtheit nimmt, dringlich anzuempfehlen. Das Buch erinnert lebhaft an die Memoiren der Hedwig v. Olfers. Siehe „Marine-Rundschau", 1908, Seite 429.

Denkwürdigkeiten des Generals Friedrich v. Eisenhart, 1769 bis 1839. Herausgegeben von Ernst Salzer. Mit zwei Bildnissen. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — Preis 5,50 *M.*, gebunden 7 *M.*

Den in neuerer Zeit mehrfach erschienenen Memoiren von Persönlichkeiten der Napoleonischen Epoche reihen sich die jetzt herausgegebenen Denkwürdigkeiten des Generals v. Eisenhart an, der, mit zahlreichen leitenden Männern in persönlicher Berührung stehend, vorwiegend Erlebnisse aus der für die preußische Geschichte bedeutsamen Zeit vor hundert Jahren schildert. Besonders tritt das Bild des Feldmarschalls Blücher, dessen Adjutant v. Eisenhart längere Zeit war, in fesselnder Weise hervor. Der Erzähler sagt selbst, daß er die wahre und ungeschmückte Darstellung seines Lebensweges für seine Kinder schreibt; ein Fachgelehrter wird deshalb bei Durchsicht dieses Werkes vielleicht nicht voll befriedigt werden, wohl aber jeder Leser, welcher sich für die mannigfachen Erlebnisse eines tapfern und umsichtigen, in Krieg und Frieden zur Zeit der tiefsten Erniedrigung und der herrlichsten Erhebung Preußens und Deutschlands zu wichtigen Missionen herangezogenen Husarenoffiziers interessiert. Frk.

Varzin. Persönliche Erinnerungen an den Fürsten Otto v. Bismarck. Von P. Hahn. Mit einem Beitrag: „Johanna Bismarck" von Maximilian Harden. Mit 12 Bildern. — Berlin. Verlag des Vereins der Bücherfreunde.

Der Verfasser, oder ist es eine Verfasserin, kann seine persönlichen Erinnerungen bis zum April 1867 zurückdatieren, wo Graf Bismarck mit der Absicht, die Varziner Herrschaft zu erwerben, auch sein Elternhaus betrat und dessen Gast war. Das liebenswürdige Buch zeigt den großen Staatsmann ausschließlich als Menschen, als Verwalter

seiner Güter, als Berater und Freund seiner Leute und als Förderer eines bis dahin weltabgeschiedenen Erdenwinkels, der ihm zum Dank immer von neuem die im Kampf verbrauchte Spannkraft seiner Nerven wiedergab. Die Erinnerungen reichen bis dahin, wo der Reichskanzler, von seinem Posten zurückgetreten, das Ziel so vieler begeisterter Wallfahrten wurde, von denen einige ihn auch in Varzin aufsuchten. Der der Fürstin gewidmete Beitrag ist ein Abdruck des Hardenschen Aufsatzes aus der „Zukunft“, 1905. Den Schluß bilden Akten aus dem Kirchenarchiv von Wussow, einem der Varzinschen Güter, „Hexenprozesse“, die dem Fürsten außerordentlich interessant gewesen und deren Veröffentlichung ihm erwünscht war. Das mit einer Reihe von Abbildungen geschmückte, Buch ist durchaus lesenswert.

Unter deutscher Kriegsflagge. Eine Erzählung über die Entwicklung, Organisation, Tätigkeit und soziale sowie volkswirtschaftliche Bedeutung unserer Kriegsmarine. Von Gustav Adolf Erdmann. — Verlag von Stephan Geibel in Altenburg.

Der Stephan Geibel-Verlag bringt als zweiten Band der von Arthur Wiegand herausgegebenen „Deutschen Bürger-Bibliothek für Jugend und Volk“ die ansprechende Schilderung eines vom Marineverein einer kleinen deutschen Industriestadt veranstalteten Festes, das in seinen Folgen Veranlassung gibt zum Masseneintritt in den Deutschen Flottenverein. Die unausgesetzten Bemühungen des letzteren zur Aufklärung der Einwohner des Städtchens über die Notwendigkeit einer großen deutschen Flotte sowie insonderheit der Ausflug nach Kiel mit Besichtigung der Kriegschiffe und Werft werden in leichtverständlicher Form geschildert, sogar eine kurzgefaßte Geschichte der Marine wird gegeben mit zahlreichen Abbildungen.

Das Büchelchen eignet sich besonders für Schüler- und Volksbibliotheken, wo es in Marineangelegenheiten aufklärend und belehrend wirken wird. Frk.

Lohmeyer-Wislicenus: **Deutsche Marine- und Kolonialbibliothek: „Auf weiter Fahrt“.** VI. Band. 362 Seiten mit 24 Bildern. — Verlag von Wilhelm Weicher, Berlin W. 30, Haberlandstraße 4. — Preis 6 ℳ.

Nach längerem Zwischenraume erscheint, im Aufschlag mit einem Bilde v. Neumayers geziert, ein neuer Band des Lohmeyerschen Sammelwerks „Auf weiter Fahrt“. Dem Geleitwort des gegenwärtigen Herausgebers folgt zunächst aus gleicher Feder ein Aufsatz, der sich mit Neumayers Entwicklungsgang beschäftigt und dem, den großen Gelehrten von ganz neuer Seite zeigend, ein stimmungsvolles Lied vorangestellt ist, das er, die leider so schnell entschwundene deutsche Flotte begrüßend, im Jahre 1851 als Matrose gedichtet hat. Unter den weiteren Mitarbeitern nennen wir Langheld, Dr. Külz und die Gattin Rohrbachs, die uns in die Schutzgebiete führen, Schoenfelder und Walther mit Marineerinnerungen und Hauptmann Bayer, den wir auf dem Wege nach Südwest, sowie Hauptmann Koeppen, den wir mit dem Auto von Wladiwostok bis zum Baikal-See begleiten dürfen. Das Buch, seiner Anlage nach für die reifere Jugend berechnet, würde wie seine Vorgänger sich auch vortrefflich für die Mannschaftsbibliotheken eignen.

Eine Reise durch die deutschen Kolonien. Herausgegeben von der illustrierten Zeitschrift „Kolonie und Heimat“. 1. Band: Deutsch-Ostafrika. Mit 2 Karten und 169 Abbildungen, darunter 23 ganzseitigen Bildern. — Berlin, Verlag kolonialpolitischer Zeitschriften. — In Leinwand gebunden mit farbiger Deckelzeichnung, Preis 5 ℳ.

Wenn man nach der Fülle der Kolonialliteratur urteilen darf, muß das Interesse an unseren Schutzgebieten im Volke ein sehr großes sein. Wir freuen uns dieses Tatbestandes und begrüßen auch das oben bezeichnete Werk als eine willkommene Ergänzung des vorhandenen Stoffes. Das in Atlasformat gehaltene Werk bringt neben recht guten Abbildungen einen nicht allzu umfangreichen Text, so daß es insbesondere zur allgemeinen

Veranschaulichung und Information wohl geeignet ist. Die Bilder bieten neben dem Landwirtschaftlichen Ethnologisches sowie Darstellungen botanisch, zoologisch und kulturell interessanter Gegenstände. Das für das Gebotene wohlfeil zu nennende Werk wäre als Weihnachtsgeschenk nicht ungeeignet.

Zum zehnten Male erscheint, als Jubiläumsbeigabe mit einem Bildnis des Herausgebers ausgestattet, Kontreadmiral Plüddemanns „Deutscher Flotten-Kalender" — Verlag von Wilhelm Köhler, Minden i. W.; Preis 1 *M* —. Wir freuen uns aufrichtig des durch das zehnmalige Neuerscheinen bezeugten Erfolges und wünschen dem Herausgeber, daß er noch lange auf diesem Wege innerhalb der breiten Schichten unseres Volkes im Dienst und Interesse der Marine wirken möge.

Magnetismus und Induktionselektrizität. Von Leutnant Pirner. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. — 2,50 *M*.

Der Verfasser beschränkt sich lediglich auf die militärischen Bedürfnisse und gibt in knapper, verständlicher Form einen vortrefflichen Leitfaden für die Offiziere und Einjährig-Freiwilligen, die sich dienstlich mit Induktionsapparaten zu beschäftigen haben.

Die Dampfmaschine und ihre Steuerung von Ad. Dannenbaum, Diplom-Ingenieur. — Verlag von R. Oldenbourg, München-Berlin.

Dies Werk soll den angehenden Ingenieur in die Theorie der Dampfmaschinensteuerungen einführen. Nachdem die Grundlagen der Dampfverteilung klargelegt sind, werden die einzelnen Steuerungen besprochen und im Bilde vorgeführt, so die Kulissensteuerung, Lenkersteuerung und Doppeltschiebersteuerung. Diesen folgen die Rundschiebersteuerungen und Ventilsteuerungen. Mit Hilfe der Diagramme von Müller, Zenner und des Ellipsendiagramms werden diese Steuerungen einer eingehenden Kritik unterzogen, um durch diese das eigentliche Wesen der Steuerung kennen zu lernen. Die Ausdrucksweise des Verfassers ist recht klar, die Zeichnungen sind gut, der Stoff ist übersichtlich geordnet, die Rechnungen sind leicht verständlich durchgeführt, so daß das Buch dem Studierenden warm empfohlen werden kann. G.

Fürst, Dr. M.: **Der Arzt.** — „Aus Natur und Geisteswelt", 265. Bändchen. — Leipzig 1909. Verlag von B. G. Teubner. — Preis gebunden 1,25 *M*.

Das leicht lesbar geschriebene Büchlein gibt auf engem Raume ein anschauliches und recht umfassendes Bild vom Werdegang und den Aufgaben des Arztes in den verschiedenen Formen seiner privaten und öffentlichen Tätigkeit. Es enthält daneben eine kurze Übersicht über das Versicherungswesen und die Organisation des ärztlichen Standes und bringt eine Reihe weiterer interessanter Angaben und Betrachtungen vorwiegend sozialmedizinischer Art.

Besonders angehenden Medizinern, Studierenden und Ärzten bietet das Werkchen eine bequeme Gelegenheit zu schneller Orientierung, wobei durch zahlreiche Literaturangaben der Weg für eingehenderes Studium einzelner Fragen gewiesen wird. Ebenso erscheint es aber auch wohl geeignet, entsprechend seinem Hauptzweck, jeden Gebildeten über ärztliche Angelegenheiten, Aufgaben, Bestrebungen und Ziele zu unterrichten. W.

Lutte contre l'alcoolisme aux Colonies. (Bulletin de la Société de Pathologie exotique Séance du 21 juillet 1909. — Paris, Masson & Cie.)

Die Gesellschaft für Krankheiten der warmen Länder in Paris spricht sich in sehr klarer Weise darüber aus, daß der Alkohol in heißen Gegenden dasjenige Mittel ist, das häufiger und wirksamer als irgend ein anderes den Verfall und den Untergang der eingeborenen Bevölkerung vorbereitet. Für ein Volk, das diese Länder seiner Schutzherrschaft unterstellen will, ist es erste Pflicht der Menschlichkeit und nicht minder auch im eigenen

Vorteil geboten, der Verbreitung des Alkoholgenusses mit allen Mitteln entgegenzuarbeiten. Es wäre vom rein ärztlichen Standpunkt aus am besten, die Einfuhr von Alkohol, besonders in solchen Gebieten, wo er noch unbekannt ist, ganz zu verbieten. England hat das tatsächlich in gewissen Bezirken getan. Aber im allgemeinen scheint eine solche Maßregel heute doch noch nicht durchführbar. So muß denn wenigstens eine möglichst hohe Besteuerung angestrebt werden, um vielleicht auf diese Weise den Verbrauch allmählich herabzusetzen. Der Handel und Vertrieb geistiger Getränke, namentlich an Eingeborene, sollte aufs strengste überwacht werden. Die Entlohnung farbiger Arbeiter darf unter keinen Umständen durch geistige Getränke geschehen, wie es jetzt vielfach noch üblich ist. Auch für den Weißen in den afrikanischen Besitzungen — wer Afrika kennt, wird das gern unterschreiben — ist die Enthaltsamkeit vom Genuß geistiger Getränke die unbedingte Voraussetzung für seine Herrenstellung und damit für die gedeihliche Entwicklung unserer überseeischen Besitzungen überhaupt. H.

Verhandlungen der Deutschen Tropenmedizinischen Gesellschaft. Zweite Tagung am 6. und 7. April 1909. — Beiheft 6 zum „Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene", Bd. XIII. — Leipzig 1909. Verlag von Joh. Ambros. Barth. — 3,50 *M.*

Die diesjährige Tagung der Deutschen Tropenmedizinischen Gesellschaft unter dem Vorsitz von Geheimrat Prof. Dr. v. Baelz lieferte von neuem den Beweis für die Lebens- und Entwicklungsfähigkeit dieser jungen Vereinigung, die die namhaftesten unserer Forscher auf tropenmedizinischem Gebiet zu ihren Mitgliedern zählt.

Die anläßlich dieser Tagung gehaltenen Vorträge und die Diskussionen, die hier gedruckt vorliegen, sind naturgemäß vorwiegend von rein fachwissenschaftlicher Bedeutung für den Tropenarzt. Allgemeineres Interesse bieten vielleicht die Referate über den ärztlichen Dienst in den deutschen Schutzgebieten von Generaloberarzt Prof. Steudel und Prof. Schilling sowie das von Dr. Olpp über das Deutsche Institut für ärztliche Mission. Aus allen ergab sich die Notwendigkeit einer Vermehrung der Ärzte im kolonialen Dienste. Über die geeignetste Art, diese Vermehrung und den ärztlichen Dienst durchzuführen, wurde jedoch eine Einigung in der lebhaften Besprechung nicht erzielt. W.

Die Gefangenen des Meeres — sechs Tage im gesunkenen Unterseeboot. Von Major Driant. Preisgekrönt von der Académie française. Ins Deutsche übertragen von Oberleutnant Hedler, im 8. Rhein. Infanterie-Regiment Nr. 70. — 1. bis 25. Tausend. — Verlag von Robert Cordes, Kiel. — Preis geheftet mit 16 Vollbildern 3,50 *M*, gebunden 4,50 *M*.

Von dem gleichen Verfasser stammt bekanntlich die Broschüre „Einem neuen Sedan entgegen", der wir im Jahrgang 1907, S. 268, eine Besprechung widmeten. Das oben genannte Buch behandelt angeblich wirkliche Erlebnisse. Es wird darin mit der Lebhaftigkeit und Anschaulichkeit eines Jules Verne die Möglichkeit erörtert, wie ein Mensch im gesunkenen Schiff mit Hilfe von Preßluft und Sauerstoff eine Reihe von Tagen ausdauern könnte. Ob die Lektüre an sich nützlich ist, bleibt fraglich, gleichwohl stehen wir nicht an, das Werk der Beachtung anzuempfehlen.

Die Beurteilung unserer Marktfische. Von Prof. Dr. J. Fiebiger. („Zeitschrift für Tiermedizin", 1909, Bd. XIII, S. 269.)

Während die Fleischbeschau bei uns so hoch entwickelt ist, stößt die sachgemäße Beurteilung der Marktfische auf viel größere Schwierigkeiten. Es gibt eine große Reihe von Fischkrankheiten, aber unsere Erfahrungen darüber sind noch recht gering; wissenschaftliche Beobachtungen sind noch recht spärlich. Eine gewisse Vorsicht in zweifelhaften Fällen ist immer am Platz, doch darf man auch darin nicht zu weit gehen, da erfahrungsgemäß Krankheitsübertragungen von lebenden Fischen auf den Menschen zu den Seltenheiten gehören. Einzelne Fische oder Teile von solchen sind giftig; an fremden Küsten ist es gut,

daran zu denken und nicht jeden unbekannten Fisch zum Genuß zuzulassen. Zum weitaus größten Teil aber sind Gesundheitsschädigungen auf den Genuß fauler Fische zurückzuführen; das sind meistens Fische, die an ansteckenden Krankheiten zugrunde gegangen sind. Es wäre erstrebenswert, daß auf großen Fischmärkten die Fischbeschau, nach Art der Fleischbeschau, von besonders ausgebildeten Tierärzten ausgeübt würde. Beiläufig gesagt, ist mir der Mangel einer solchen Aufsicht nirgends so ins Auge gefallen, als gerade auf deutschen Fischmärkten. Vielleicht würde durch strenge, sachverständige Überwachung das Zutrauen der Bevölkerung zum Fischgenuß gesteigert und damit günstigere Absatzbedingungen für unser Fischereigewerbe eröffnet. **H.**

Aus Südwestafrikas schweren Tagen. Von Lic. Dr. Paul Rohrbach. — Berlin, Wilhelm Weicher. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Wir gaben Paul Rohrbach mit unserer Besprechung seines Buches „Deutschland unter den Weltvölkern" im Jahrgang 1904, S. 112, gewissermaßen das Geleit, als er damals nach Südwestafrika hinausging, um im Auftrage der Kolonialverwaltung Land und Leute zu studieren und Vorschläge für die Ansetzung deutscher Bauern auszuarbeiten. Mitten in diesen Studien wurde er, ebenso wie alle anderen weißen Bewohner des Schutzgebietes, von dem Herero-Aufstand überrascht und so hineingezogen, daß auch er die Kugeln pfeifen hörte und auf der mitten im Aufstandsgebiet belegenen Station Wache gehen mußte. Als der Aufstand allmählich niedergeworfen ward, stand Rohrbach an der Spitze der Kommission, welche die Entschädigungsansprüche der ausgeplünderten Farmer untersuchen und abschätzen sollte. Nach Schluß dieser Arbeit war es ihm nicht beschieden, zu seiner ersten, mit großer Freude übernommenen Aufgabe zurückzukehren, die Anschauungen hatten gewechselt, und so verschloß er sich nicht den ihm gegebenen Winken, sondern trat ins Privatleben zurück. Alles, was Rohrbach hier gesehen und erlebt, schildert er mit der ihm eigenen Plastik und Anschaulichkeit. Objektiv und kühl in seiner Beobachtung, hält er doch mit seinem mitunter scharfen Urteil nicht zurück und ist auch keineswegs mit allem einverstanden, was in neuester Zeit geschehen, um die dem Schutzgebiet geschlagenen Wunden zu heilen. Es ist nicht unseres Amtes und nicht unsere Absicht, hierin Stellung zu nehmen, wir beschränken uns darauf, Rohrbachs ganz vortrefflich geschriebenes Buch der Kenntnisnahme unseres Leserkreises wärmstens anzuempfehlen.

„Nach dem Dienst", illustriertes Wochenblatt für Belehrung und Unterhaltung. Herausgegeben vom Christlichen Zeitschriften-Verein, Berlin SW., Alte Jakobstraße 129. — Preis vierteljährlich 60 Pfennig, bei der Post 72 Pfennig.

Das Bestreben, den Soldaten auch in seiner dienstfreien Zeit anregend und seinem Geschmack entsprechend zu beschäftigen und die Erfüllung der Dienstpflicht zur Erziehung im vaterländischen Sinne sowie zur Hebung des geistigen Horizontes unseres Volkes zu nützen, hat neben den Soldatenbüchereien auch besondere Zeitschriften ins Leben gerufen, die dem Geschmack der Leute angepaßt und für ihren Geldbeutel erschwinglich sind. Ein Jahrgang einer derartigen Veröffentlichung liegt in dem oben genannten illustrierten Blatte vor uns, und es gewährt ein Vergnügen, ihn zu durchblättern und sich an der glücklichen Auswahl von Text und Bildern zu erfreuen. Alle Gebiete des Wissens sowie Heer, Flotte, Kolonien und das Deutschtum im Auslande kommen darin neben stimmungsvollen Liedern und anregenden Erzählungen zur Geltung. Unter den ausgewählten Autoren nennen wir Reinhold v. Werner, Trojan, Heinrich Seidel, Skowronnek sowie gute Originalarbeiten von v. Rohrscheidt, Karl Bienenstein, Dannhauer, Garnisonpfarrer Keßler und anderen. Das ganze Blatt erscheint recht wohl geeignet, seinen Zweck zu erfüllen. Wir empfehlen es zur Beachtung und Einführung in den Mannschaftslesezimmern der Marine.

Für die Verwalter der Mannschaftsbüchereien haben die Redaktion des vorgenannten Blattes und die unter obiger Adresse zu findende „Schriftenvertriebsanstalt G. m. b. H." ein **Verzeichnis von Büchern** herausgegeben, die für die Anlegung und Vervollständigung solcher Büchereien für geeignet zu erachten sind. Wir empfehlen das Verzeichnis der Beachtung und dem Verlag eine Prüfung auf Seite 29 rechts oben. W. Raabes schwermütiger „Schüdderump" dürfte mit den Beiworten „Eine See- und Mordsgeschichte" doch wohl irrtümlich gekennzeichnet sein.

Meine Dienstzeit. Erinnerungen aus meinem Soldatenleben. — Vaterländische Verlags- und Kunstanstalt, Berlin, Johanniterstr. 6.

Von der außerordentlich hübschen Zeitschrift „Meine Dienstzeit" liegt in geschmackvollem Leinenband der erste Jahrgang vor uns, der sehr geeignet erscheint, dem Manne in der knappen Muße seiner Dienstzeit die Stunden zu vertreiben und ihm darüber hinaus liebe Erinnerungen wachzuerhalten. Das für den einfachen Soldaten bestimmte und seinem Interesse und Verständnis gut angepaßte Blatt erscheint in wöchentlichen Heftchen zum Preise von nur 2 Pfennigen; am Jahresschluß wird den Abonnenten ein haltbarer Einband zur Verfügung gestellt. Der Zweck vorstehender Zeilen ist, die Zeitschrift auch der Marine bestens anzuempfehlen, deren Angelegenheiten und historische Erinnerungen in dem vorliegenden Jahrgang ausgiebige Berücksichtigung gefunden haben. Bei dem sehr geringen Preise wird auch der nur auf seine Löhnung angewiesene Mann das Blatt erschwingen können, und das dafür gezahlte Geld kann jedenfalls als gut angewandt gelten.

Männer des Erfolges: Jakob Fugger, der König der mittelalterlichen Handelsherren. Von Theo Seelmann. — Verlag von Karl August Ulshöfer, Stuttgart. — Preis gebunden 2,50 *M*.

Es ist nicht jedermanns Sache, Fachschriften wie die „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte" oder „Schaubes Handelsgeschichte romanischer Völker" nachzulesen. Schon aus dieser Erwägung ist ein Buch willkommen, das uns das Leben und Treiben des mittelalterlichen Handels, den Betrieb im Fondako in Venedig, in den Bergwerken und Faktoreien, den regen Verkehr der Schiffe und daneben das breite, behagliche Leben der reichen Kaufherren in knapper, lebendiger Schilderung vor Augen führt, ohne dabei an den Leser durch Zahlen, Tabellen und Urkunden größere Anforderungen zu stellen. Das vorliegende Buch ist auch noch deshalb besonders lesenswert, weil es zeigt, wie auch das immense Vermögen der Fugger aus einem Nichts durch andauernden Fleiß, Geschick und kluge Ausnutzung der Voraussetzungen erworben wurde und weil es uns in die schöne, reiche Stadt am Fuße der Alpen führt, wo wir noch heute die Stätten des Wirkens dieser königlichen Kaufleute bewundern können.

Aus der Teubnerschen Sammlung **„Aus Natur und Geisteswelt"** liegen uns folgende Bändchen vor:

Charmatz: **Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1907,** Band II — eine Fortsetzung des an dieser Stelle (Jahrgang 1909, S. 503) besprochenen Werkes, die von der Ära Taaffe bis in die Gegenwart reicht.

Dr. Fritz: **Das moderne Volksbildungswesen** — ein höchst interessanter Überblick über einen allgemein wichtigen Gegenstand.

Mayer: **Heizung und Lüftung** — ein Thema, das unseren Baubeamten wie auch den Ingenieuren in ihren mittleren Dienstgraden zur Erweiterung ihrer Anschauungen willkommen sein dürfte.

Haimovici: **Der Eisenbetonbau** — eine Bauweise, die bei Hafen- und Fortifikationsbauten immer mehr sich einbürgert, weshalb das Buch für die hierbei beteiligten Beamten von Interesse erscheint.

Von der Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen: **„Aus Natur und Geisteswelt“** liegt uns das in zweiter Auflage erschienene 4. Bändchen: „Aus der Vorzeit der Erde — Die Arbeit des Ozeans und die chemische Tätigkeit des Wassers im allgemeinen“ von Dr. Fritz Frech, Professor an der Universität Breslau, vor. — Preis 1 *M*, gebunden 1,25 *M*.

Es behandelt, durch zahlreiche Abbildungen unterstützt, die grundlegenden und geschichtlichen Vorgänge der Bodenbildung und Abtragung, der Küstenbrandung und maritimen Gesteinsbildung und schließlich die Geographie der Ozeane in Vergangenheit und Zukunft. — Das Büchelchen eignet sich zur Aufnahme in Schiffs- und Unteroffizierbüchereien. Frk.

Memoiren-Bibliothek von Robert Lutz, Stuttgart. — Erwin Rosen: **In der Fremdenlegion.** Erinnerungen und Eindrücke. — 317 Seiten. Broschiert 5 *M*, in Leinen 6 *M*, in Halbfranz 7 *M*.

In dem im Eingangs- und Schlußkapitel wohl ein wenig novellistisch getönten Buche bietet der Verfasser eine packende Schilderung von dem Leben und Treiben in der Fremdenlegion und damit von dem grausamen und rücksichtslosen Kräfteverbrauch in diesem zusammengewürfelten Menschenhaufen, den sich Frankreich allerdings leisten kann, solange die „Ramschware“ verzweifelter Existenzen aller Länder Europas und leider ganz besonders auch Deutschlands den Werbebureaus so reichlichen und billigen Nachwuchs liefert. Auch sonst steht viel Lesenswertes und für deutsche Soldaten Beherzigenswertes darin.

Bürgerkunde. Von Dr. Johannes Croner. Mit einem Anhang: Kurze Darstellung des Bureau- und Registraturwesens bei den Militärbehörden. Aus der „Sammlung neuer Lehrmittel für Fach- und Fortbildungsschulen“ von Dr. Otto Knörk. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Bürgerkunde müssen heutzutage Männlein und Weiblein studieren, wenn sie nach Verlassen der Schule sich für einen nicht rein mechanischen Beruf vorbereiten. Die Hilfsmittel dafür sind nicht allzu reichlich und nicht alle zweckmäßig. Wir sehen uns in der Lage, das vorbezeichnete Buch als recht brauchbar, insbesondere auch für Militäranwärter, zu bezeichnen, wenn auch die Ergebnisse der Finanzreform noch nicht zur Darstellung gelangt sind.

Arbeiterwohlfahrt beim Kaiser Wilhelm-Kanal. Grundsätze für die Beschaffung der Arbeiter und die für sie zu treffenden Wohlfahrtseinrichtungen bei dem Erweiterungsbau des Kaiser Wilhelm-Kanals. Bearbeitet im Kaiserlichen Kanalamt in Kiel. — Berlin 1909. Carl Heymanns Verlag. — Preis 4 *M*.

Das vorbezeichnete Büchlein gewährt einen lehrreichen Einblick, wie es sich die Kanalverwaltung unter Beteiligung der Unternehmer hat angelegen sein lassen, günstige Voraussetzungen für Unterkunfts-, Verpflegungs- und alle sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen zu schaffen, und was geschehen ist, um die Lebensverhältnisse der Arbeiter in den für sie errichteten Baracken so angenehm als möglich zu gestalten. Interessenten finden hier Gelegenheit, ihre bezüglichen Kenntnisse bestens zu erweitern.

P. K. Minde: **Wie baue ich mir ein Kriegschiff aus Zigarrenkistenholz?** Mit 111 Abbildungen. — Verlag von Herm. Beyer, Leipzig. — Preis 1 *M*.

Das kleine Schriftchen bietet eine gute Anleitung zur Herstellung eines Schiffsmodells, die unseren Jungens für die allerdings wohl nicht allzu zahlreichen Mußestunden willkommen sein wird. Die eingeflochtene Darstellung der allgemeinen technischen Verhältnisse des Kriegschiffsbaues ist zur Erweiterung des Anschauungskreises und zur Belehrung über die Zweckbestimmung und den Betrieb der Schiffe wohl geeignet.

Unsere Kriegsflotte wie sie sein soll und wie sie ist. Von Syndikus Dr. Oskar Markus, Dortmund. — Verlag der Deutschen Zeitungs-Verlagsanstalt Berlin.

Verfasser hat eine Anzahl von Zeitungsartikeln mit zwei einleitenden Kapiteln versehen und das Ganze in dem vorstehend bezeichneten Heftchen zusammengefaßt, das der Aufklärung über das Wesen und die Zweckbestimmung der Kriegsmarine dienen soll. Zu der dabei geübten Kritik wird zu bemerken sein, daß die Flotte nach Maßgabe der planmäßigen Ausführung des Flottengesetzes nicht anders beschaffen sein kann, als dies im Augenblick der Fall ist und daß in dieser Beziehung durchaus nichts versäumt wird. Die wohlmeinenden Absichten des Verfassers verdienen gleichwohl alle Anerkennung.

Von den im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn erscheinenden **„Urkundliche Beiträge und Forschungen zur Geschichte des preußischen Heeres“** — herausgegeben vom Großen Generalstabe, Kriegsgeschichtliche Abteilung II — beendet das Doppelheft Nr. 14/15 den dritten Band. Das Heft ist der „Preußischen Artillerie von ihrer Neuformation 1809 bis zum Jahre 1816“ gewidmet und bringt insbesondere die Stammtafeln, die den Zusammenhang der alten Formationen mit den heutigen Truppenteilen erkennen lassen. Die 1903 begonnene Herausgabe der „Forschungen“ umfaßt heute bereits ein reiches Material, das nicht nur ein hohes kriegsgeschichtliches, sondern auch ebenso sehr ein großes allgemeines Interesse mindestens für diejenigen bietet, die an dem Werdegange unserer Armee und an ihren schweren Schicksalen im Beginn des vorigen Jahrhunderts Anteil nehmen.

Wilhelm Frisch, Hauptmann und Lehrer an der Kriegschule Hannover: **Lesebuch für Soldaten und solche, die es werden wollen.** — 111 Seiten. — Leipzig 1909. R. G. Th. Scheffer. — Gebunden 1 *M.*

Das mit warmem Herzen geschriebene Lesebuch beleuchtet in einer Reihe von schlichten Aufsätzen alles, was derjenige wissen muß, dem die Erfüllung seiner Dienstpflicht noch bevorsteht, und gibt in allgemeinen Zügen einen Überblick über die Fragen, die dem Soldaten in der Instruktionsstunde als allgemeine Dienstkenntnis vorgetragen werden dürften. Ob ein Bedürfnis nach einem solchen Buche vorliegt, wissen wir nicht; zutreffendenfalls würden wir dieses Lesebuch als ein recht brauchbares Hilfsmittel bezeichnen.

Taktische Besprechungen im Gelände. Ein taktisches Hilfsmittel für Offiziere aller Waffen. Von Hoppenstedt, Major. — Berlin 1909. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 1,60 *M.*

Die kleine Schrift kann als eine sehr praktische Anregung und Anleitung zur Abhaltung taktischer Besprechungen im Gelände bezeichnet werden. Solchen Übungen ist ein besonderer Wert beizumessen, insbesondere um den jüngeren Offizieren das Zusammenwirken der Waffen zu veranschaulichen. Mit der Ausdrucksweise des Verfassers können wir uns nicht recht befreunden. Es klingt feuilletonistisch, wenn z. B. die Artillerie „einen Wattebausch neben den anderen klext“.

Die Entwicklung des Kriegschiffsbaues vom Altertum bis zur Neuzeit, Band I: Das Zeitalter der Ruderschiffe und der Segelschiffe für die Kriegführung zur See vom Altertum bis 1840. Von Tjard Schwarz.

Mit dem vorliegenden Bändchen ist die militär-wissenschaftliche Bibliothek der bekannten Göschenschen Sammlung wieder um eine sehr wertvolle Ausarbeitung bereichert, die sowohl für den Fachmann wie für den Laien viel Interessantes bietet. Wir können nur hoffen, daß das Werk auch für das Gebiet der militär-maritimen Wissenschaften in weiterem Umfange fortgesetzt wird. Für die Güte des vorliegenden Bändchens bürgt schon der Name des Verfassers.

Die Standorte des deutschen Reichsheeres mit Armee-Einteilung und Verzeichnis der Regimenter nach dem Stande vom 1. Oktober 1909. — Leipzig, F. A. Berger. — Preis 20 Pfennig.

Das zweckmäßige Heftchen bringt die Verlegung der Armee-Truppenteile einmal nach den Garnisonen, sodann nach den Armeekorps und schließlich nach der Reihenfolge der Regimenter usw. geordnet. Das Heftchen ist als Hilfsmittel zum Nachschlagen besonders geeignet.

Geitels **„Siegeslauf der Technik"** nähert sich seiner Vollendung. Wir werden darauf nach Abschluß des interessanten Werkes noch einmal zurückkommen.



Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* **Daveluy, R.: L'esprit de la guerre** navale. I.: La stratégie. 2. Édition. — Paris et Nancy 1909. Berger-Levrault. 4,80 *M*.

Die Wehrmacht Rumäniens. — Wien 1909. L. W. Seidel & Sohn. 2,50 *M*.

* **Fitger, E.: Das Seekriegsrecht nach den** Beschlüssen der internationalen Konferenzen vom Haag 1907 und von London 1908/09. — Berlin 1909. L. Simion. 2,00 *M*.

Gallois, Dr. G.: Der Hansabund. — Leipzig 1909. O. Borggold. 2,00 *M*.

* **Geyer, A.: Der Flottenoffizier.** — Leipzig 1909. Abel & Müller. 3,60 *M*.

* **Géza dell' Adami: Zur Seepolitik Österreichs** im Interesse seiner Volkswirtschaft. — Wien 1909. Manzsche Buchhandlung. 1,00 *M*.

* **Hardmann, W.: A history of Malta** during the period of the French and British occupations 1798—1815. — London 1909. Longmans, Green & Co. 21 s.

* **Höcker, P. O.: Seekadett Tielemann.** Erzählung aus dem chinesisch-japanischen Kriege. 3. Auflage. — Stuttgart 1909. G. Weise. 3,00 *M*.

v. Hofmannsthal, Dr. E.: Ehrenkodex und Duellgegner. — Wien und Leipzig 1910. C. W. Stern. 2,00 *M*.

v. Holleben: Seehelden und Seeschlachten in neuerer und neuester Zeit. 2. Auflage. — Leipzig 1909. O. Spamer. 6,50 *M*.

Langenbeck, W.: Geschichte des deutschen Handels. — Leipzig 1909. B. G. Teubner. 1,25 *M*.

* **Lloyd's register of yachts 1909/1910.** — London 1909. 25,00 *M*.

* **Meister, F.: Der Seekadett. Abenteuer** der Kadetten S. M. Korvette „Scharfschütz" auf deren Kreuzfahrten in tropischen Meeren. — Leipzig 1909. Abel & Müller. 4,00 *M*.

* **Saudek, R.: Der Mikado. Ein Seeroman.** — Berlin 1909. Konkordia, Deutsche Verlagsanstalt. 4,00 *M*.

* **Schilling, Prof. Dr. C.: Tropenhygiene.** — Leipzig 1909. G. Thieme. 19,00 *M*.

Schneider, Dr. M.: Von wem ist das doch?! — Berlin 1909. E. Schneider. 8,00 *M*.

* Sémenoff: Après Tsoushima. Le prix du sang. Traduction par Comdt. de Balincourt. — Paris 1910. A. Challamel. 2,80 *M*.

* Staudacher, Dr. H.: Die Friedensblockade. Ein Beitrag zur Theorie und Praxis der nichtkriegerischen Selbsthilfe. — Leipzig 1909. Duncker & Humblot. 4,40 *M*.

* Wilkinson, Sp.: Britain at bay. — London 1909. Constable & Co. 6 s.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

A comparative survey of battleship design.	Shipbuilder, Vol. 4, Nr. 14.
The »Monitor« type of vessel.	Ebenda.
La question des chaudières.	M. F., 1. 10. 09.
Stichflammen bei Dampfkesselfeuerungen.	Ztschr. f. Dampfkessel, 1909, Nr. 43.
The development of the gas engine.	E., 22. 10. 09.
Steam turbine governors.	S. A. Suppl., 16. 10. 09, 23. 10. 09.
The internal-combustion engine.	Ebenda, 16. 10. 09.
Graphische Behandlung der Propeller.	Die Turbine, Jahrg. 6, Nr. 2.
Beiträge zur allgemeinen Turbinentheorie.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 1909, Nr. 29, 30, 31.
Dampfturbine mit Spaltexpansion.	Ebenda, Nr. 29.
The French battleships »Diderot« et »Condorcet«.	M. E., Oktober 1909.
Superheated steam in marine work.	Ebenda.
Trials of the Japanese armored cruiser »Ibuki«.	Ebenda.
The marine steam engine indicator.	Ebenda.
Nos chantiers de construction.	La Vie Maritime, 25. 10. 09.
Der Marine-Polar-Motor und seine Anwendung als Schiffsmotor.	S., Jahrg. 11, Nr. 2, 3.
Ventilsteuerungen für Schiffsmaschinen.	Ebenda.
Die Eindeckschiffe nach den neuen Regeln des Englischen Lloyds.	Ebenda, Nr. 2.
Vergleich der Wirtschaftlichkeit von Parsons-Turbinen und Aktions-Turbinen.	A. E. G.-Zeitung, November 1909.
Two new British warships.	E., 29. 10. 09; N. M. R., 4. 11. 09.
The armoured cruisers »Blücher« and »Defence«.	Marine Engineer, November 1909.
Launch of the »Mirabeau«.	N. M. R., 4. 11. 09; Y., Nr. 1652, 6. 11. 09; La Vie Maritime, 10. 11. 09.
The Mosher boiler.	A. N. J., 30. 10. 09.
H. M. S. »Liverpool«.	E., 5. 11. 09.
The Schulz steam turbine.	Ebenda.
Überschlägliche Berechnung der Durchbiegung von Schiffen.	S., Jahrg. 11, Nr. 3.
The Italian battleship »Roma«.	M. E., November 1909.
Machinery and piping arragements on board ship.	Ebenda.
Boiler-room economy.	Ebenda.

Les constructions neuves. Les bâtiments de haute mer.	Y., Nr. 1653, 13. 11. 09.
Modern marine boilers.	E., 12. 11. 09.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Über die Zersetzung des Pulvers in der Waffe.	Z. S. u. S., 1909, Nr. 20.
Hydraulische Pulverpreßanlagen deutscher Erzeugung.	Ebenda und Nr. 21.
Speed reduction and reversing with turbine driving.	Eg., 5. 11. 09.
24 cm-Versuchs-Küstenhaubitze System Ordoñez.	A. M., Oktober 1909.
The most powerful naval gun.	S. A., 16. 10. 09.
Modern heavy ordnance.	S. A. Suppl., 16. 10. 09.
Artilleristische dwalingen.	M. B., 12. 7. 09.
Geweerschieten bij de marine.	Ebenda, 4. 10. 09.
Graphical illustrations of Kaiser's theory on calculating stresses and strains in built-up guns.	Eg., 29. 10. 09.
Panzerplatten und Panzerschiffe.	M. S., 1909, Nr. 11.
Obus explosifs.	M. d. F., 1909, Nr. 45.
De la disposition de l'artillerie à bord des vaisseaux de combat.	Y., Nr. 1652, 6. 11. 09.
La question des projectiles.	M. d. F., 1909, Nr. 46.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Der Stand der Torpedotechnik und der taktische Wert großer Torpedoschußweiten.	D. F., 1909, Nr. 9.
The latest submarines of the United States navy.	S. A., 23. 10. 09.
An all-seeing eye for the submarine.	Ebenda.
La torpille automobile »Gabet«.	Y., Nr. 1651, 30. 10. 09.
Entwicklung der Unterseeboote.	Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure, 1909, Nr. 45.
High-speed destroyers for the United States navy.	S. A., 30. 10. 09.

Küstenverteidigung, Landungen.

La défense des ports contre les torpilleurs.	La Vie Maritime, 25. 10. 09.
Die Befestigungen an der österreich-ungarischen Küste.	I. R. A. F., 1909, Beiheft 112.
Die Flotte und die Verteidigung der Küsten.	M. Sb., 1909, Nr. 8.
Was lehrt uns der Kampf um die Seefestung Port Arthur für die Anlage von Küstenbefestigungen?	M. W., 1909, Nr. 144.

Maritime und militärische Fragen.

Port Arthur.	M. W., 1909, Nr. 133, 134.
L'Enquête sur la marine.	M. F., 1. 10. 09.
Les réformes du nouveau ministre de la marine.	Ebenda.
Sur l'avancement des officiers de marine.	Ebenda.
L'embarquement des frégatons.	Ebenda.
Du rôle du chef d'état-major.	Ebenda.
Engineer officers.	N. M. R., 21. 10. 09.
The shipbuilding programme.	Ebenda.
Annexe des constructions neuves.	M. d. F., 1909, Nr. 43.
Zur Frage der Bekämpfung von Luftschiffen.	A. M., Oktober 1909.
The public dockyards.	A. N. G., 23. 10. 09.

The Japanese army 1908.	J. U. S. I., Oktober/November 1909.
Manoeuvres zeemacht van augustus 1909.	M. B., 4. 10. 09.
Die dänische Wehrmacht nach der neuen Gesetzgebung.	M. W., 1909, Nr. 136.
Die französische Marine in Vergangenheit und Zukunft.	D. F., 1909, Nr. 10.
Die türkische Flotte einst und jetzt.	Ebenda.
La refonte de la tactique.	Y., Nr. 1650, 23. 10. 09.
Ballons and dirigibles in war.	J. U. S. A., September/Oktober 1909.
The world's seventy »Dreadnoughts«.	Ebenda.
Schiffsartillerie und Panzer im Entwicklungsgang des modernen Linienschiffes.	U., Jahrg. 12, Nr. 2.
La nouvelle tactique.	M. d. F., 1909, Nr. 44.
Naval retirement.	A. N. G., 30. 10. 09.
Übungen der vereinigten französischen Mittelmeer- und und Nordeskadre 1909.	M. S., 1909, Nr. 11.
L'état de l'officier dans les armées de terre et de mer.	R M., September 1909.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Admiralty policy.	N. M. R., 21. 10. 09.
Germany and England. Teutonic view of the rivalry.	Ebenda.
La marine au parlement. Le budget de la marine.	M. d. F., 1909, Nr. 43, 46.
Les dépenses de la marine et le rapport de M. Doumer sur le budget 1910.	La Vie Maritime, 25. 10. 09.
Japans naval policy. The mastery of the Pacific.	N. M. R., 28. 10. 09.
Lord C. Beresford and the recent inquiry.	Ebenda und 4. 11. 09.
The triple alliance.	Ebenda, 28. 10. 09.
Canada's naval problem.	Ebenda, 11. 11. 09.
Norge marinebudgettet 1909/10.	T. f. S., November 1909.

Bildungswesen.

Le programme d'admission à l'école navale.	M. d. F., 1909, Nr. 43.
Promotion of midshipmen.	A. a. N. R., 4. 10. 09.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

The Royal dockyards.	Shipbuilder, Vol 4, Nr. 14.
German shipyards.	E., 22. 10. 09, 5. 11. 09.
L'essor des ports de commerce italiens.	L. M., Oktober 1909.
Die Werft „Weser".	U., Jahrg. 12, Nr. 2.
Waterways and canals.	Eg., 5. 11. 09.
Hafenanlage in Swakopmund.	A. H., 1909, Nr. 11.

Sanitätswesen.

Die Maßregeln gegen Einschleppung der Pest auf dem Seewege.	S. T. H., 1909, Nr. 20, 21.
Die neue Kriegs-Sanitätsordnung der französischen Armee.	Dtsch. militärärztl. Ztschr., 1909, Nr. 20.
Farbenblindheit und Seefahrt.	U., Jahrg. 12, Nr. 2.

Verwaltungsangelegenheiten.

Accounting and victualling.	A. N. G, 6. 11. 09.
La réorganisation des services administratifs de la marine.	Y., Nr. 1651, 30. 10. 09.

Rechtsfragen.

Internationale Seerechts-Konferenz in Bremen.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 108.
Eine wichtige Forderung zu einem neuen Seeunfallgesetz.	H., 1909, Nr. 43.
Was müssen unsere Kaufleute, Reeder und Kapitäne vom Seekriegsrecht wissen?	H., 1909, Nr. 44, 45, 46.

Koloniale Fragen.

Negerkulturen und Plantagenbau am Kilimandjaro.	Koloniale Zeitschrift, 1909, Nr. 20.
Eisenbahnbauten und Kolonisation in Ostasien.	Preuß. Jahrbücher, Bd. 138, S. 211.
Die Amerikanisierung britischer Kolonien.	Ebenda, S. 281.
Unsere Marine im Dienst der kolonialen Bewegung.	U., Jahrg. 12, Nr. 2.
Einiges über die Entwicklung von Deutsch-Neuguinea.	Ebenda.
Die Entwicklung von Friedrich Lists kolonial- und weltpolitischen Ideen bis zum Plane einer englischen Allianz 1846.	Jahrbuch der Gesetzgebung usw., 1909, Heft 4.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Entwurf einer 6 m-Yacht.	Wassersport, 1909, Nr. 42.
Rückblick auf die Segelsaison 1909.	D. Y., 1909, Nr. 31, 32.
5 m-Rennyacht „Frisia".	Ebenda, Nr. 31.
Der holländische Seekreuzer „Drakenburgh II".	Das Motorboot, 1909, Nr. 22.
Die Kieler Woche.	D. F., 1909, Nr. 10.
12 m-Yacht „Skeaf".	Wassersport, 1909, Nr. 44.
Die britische Segelsaison 1909.	Ebenda.
Die Erfahrungen der deutschen Sonderklassensegler in Marblehead.	D. Y., 1909, Nr. 32.
Hydroplane oder Gleitboote.	Das Motorboot, 1909, Nr. 23.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Anwendung überhitzten Dampfes.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 108.
Extended uses of electricity on board ship.	Electrical Review, 16. 10. 09.
Über die Flutzeit schwimmender Behälter.	S., Jahrg. 11, Nr. 2.
Iron and steel.	S. A. Suppl., 23. 10. 09.
Ozonair apparatus for ships.	Marine Engineer, November 1909.
Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie.	Elektrotechn. Zeitschrift, 1909, Nr. 44.

Nautische Fragen.

Over de kompassen aan boord der pantser- en pantserdekschepen.	M. B., 12. 7. 09.
Das Unruhigwerden der Kompaßrose durch den Krängungsfehler.	H., 1909, Nr. 46.
Astronomische Beobachtungen im Nebel.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Deutsche Schulschiffe.	Sf., 1909, Nr. 21; Das Schiff, 22. 10. 09.
Schiffahrt in Frankreich 1909.	Archiv f. Post u. Telegr., 1909, Nr. 20.
Die deutsche Binnenschiffahrt.	Das Schiff, 5. 11. 09.
Praktische Ausbildung in der österreichischen Handelsmarine.	Die Flagge, 1909, Nr. 11.

Handels- und Verkehrswesen.

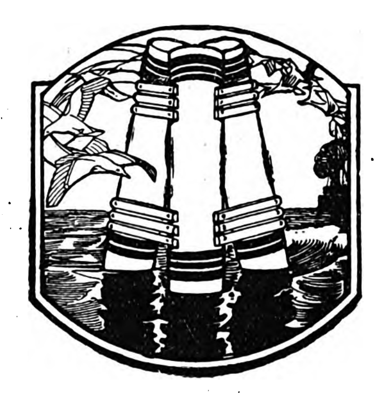
Welthandel	Lloyd-Nachrichten, Nr. 108.
Handel und Verkehr der Insel Mauritius.	Archiv f. Post u. Telegr., 1909, Nr. 20.
Die deutschen und die fremden Seehäfen.	Das Schiff, 29. 10 09.
Il commercio italiano nel 1907.	Ri. M., Oktober 1909.
Schiffsverkehr im Suez-Kanal 1908.	Archiv f. Post u. Telegr., 1909, Nr. 21.
Der Panama-Kanal und sein Einfluß auf die Schiffahrt.	H., 1909, Nr. 46.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Überblick über den jetzigen Stand der Seefischereistatistik Deutschlands.	M. S. V., 1909, Nr. 10.
Seeunfälle auf Fischdampfern und ihre Ursachen.	H., 1909, Nr. 43.

Verschiedenes.

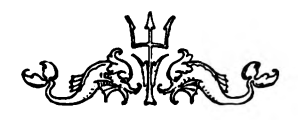
Le centenaire de la navigation à vapeur.	A. Ma., 15. 10. 09.
Von den Vorläufern des Motorboots. Die ersten Dampfschiffe.	Das Motorboot, 1909, Nr. 22.
Die Dardanellen-Frage.	Die Flagge, 1909, Nr. 11.



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

